Fourches Pike – Modèles à partir de 2014

Ces instructions s'appliquent aux fourches 15x100 et Boost 110. Vous pourrez trouver les informations sur les pièces détachées dans le catalogue

Manuel d'entretien

GEN.0000000004472 Rev D
© 2015 SRAM, LLC

GARANTIE DE SRAM LLC

DÉFINITION DE LA GARANTIE LIMITÉE

Sauf indication contraire dans cette notice, SRAM garantit que ses produits ne présentent pas de défauts de matériaux ou de fabrication pour une durée de deux ans à partir de leur date d'achat originale. Cette garantie couvre uniquement le propriétaire d'origine et n'est pas transmissible. Les réclamations sous cette garantie doivent être adressées au revendeur auprès duquel le vélo ou la pièce SRAM a été acheté(e). Une preuve d'achat originale sera exigée. **À l'exception de ce qui est décrit dans cette notice, SRAM n'offre aucune autre garantie et ne fait aucune déclaration d'aucune sorte (explicite ou implicite) et toutes les garanties (dont toute garantie implicite de respect des conditions d'utilisation, de qualité marchande ou d'adaptabilité à un usage particulier) sont donc rejetées.**

LÉGISLATION LOCALE

La présente garantie confère à l'acheteur des droits juridiques spécifiques. Il se peut également que l'acheteur bénéficie d'autres droits selon l'état (États-Unis), la province (Canada) ou le pays où il réside.

En cas de contradiction de cette garantie avec la législation locale, cette garantie s'en trouverait modifiée afin d'être en accord avec ladite législation ; conformément à la législation locale, certaines clauses de non-responsabilité et restrictions de la présente garantie peuvent s'appliquer au client. Par exemple, certains états des États-Unis d'Amérique ainsi que certains gouvernements à l'extérieur des États-Unis (y compris les provinces du Canada) peuvent :

a. empêcher les clauses de non-responsabilité et restrictions de la présente garantie de limiter les droits juridiques du consommateur (p. ex. : au Royaume-Uni) ;

b. ou limiter la capacité d'un fabricant à faire valoir de telles clauses de non-responsabilité ou restrictions.

Pour les clients d'Australie :
La présente garantie limitée SRAM est octroyée en Australie par SRAM LLC, 1000 W. Fulton Market, 4th Floor, Chicago, Illinois, 60607, USA. Pour adresser une réclamation sous garantie, veuillez contacter le revendeur auprès duquel vous avez acheté le produit SRAM. Sinon, vous pouvez faire une réclamation sous garantie auprès de SRAM Australia, 6 Marco Court, Rowville 3178, Australia. Pour les réclamations valables, SRAM réparera ou remplacera, à sa discrétion, votre produit SRAM. Toute dépense liée à la réclamation sous garantie est à votre charge. Les avantages octroyés par la présente garantie s'ajoutent aux autres droits et recours que la législation relative à nos produits vous accorde. Nos produits comprennent des garanties qui ne peuvent pas être exclues selon la législation applicable au consommateur australien. Votre produit peut vous être remplacé ou remboursé en cas de problème important et en dédommagement de toute autre perte ou dommage raisonnablement prévisible. Votre produit peut également vous être réparé ou remplacé en cas de qualité défaillante et dans la mesure où cette défaillance n'engendre pas de problème important.

LIMITES DE RESPONSABILITÉ

Dans la mesure où la législation locale l'autorise, à l'exception des obligations spécifiquement exposées dans la présente garantie, en aucun cas SRAM ou ses fournisseurs tiers ne seront tenus responsables des dommages directs, indirects, spéciaux, accessoires ou consécutifs.

RESTRICTIONS DE LA GARANTIE

Cette garantie ne couvre pas les produits qui n'ont pas été installés et/ou réglés de façon appropriée, selon les instructions du manuel d'utilisation SRAM correspondant. Les manuels d'utilisation SRAM sont disponibles en ligne sur les sites sram.com, rockshox.com, avidbike.com, truvativ.com ou zipp.com.

La présente garantie ne s'applique pas aux produits qui ont été endommagés suite à un accident, un choc, une utilisation abusive, en cas de non-respect des instructions du fabricant ou dans toute autre circonstance où le produit a été soumis à des forces ou des charges pour lesquelles il n'a pas été conçu.

Cette garantie ne s'applique pas dans le cas où le produit aurait été modifié, notamment, mais non exclusivement, en cas de tentative d'ouverture ou de réparation de l'électronique ou des composants électroniques connexes, comme le moteur, l'unité de gestion, les ensembles de batteries, les faisceaux de fils, les commutateurs et les chargeurs.

La présente garantie ne s'applique pas lorsque le numéro de série ou le code de production a été intentionnellement altéré, rendu illisible ou supprimé.

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'usure normale. Les pièces d'usure subissent les dommages dus à une utilisation normale, ou en cas de non-respect des recommandations d'entretien de SRAM et/ou lorsqu'elles sont utilisées ou installées dans des conditions ou pour des applications autres que celles qui sont recommandées.

Les pièces d'usure sont les suivantes :

- Joints anti-poussière
- Douilles
- Joints toriques étanches à l'air
- Anneaux de coulissage
- Pièces mobiles en caoutchouc
- Bagues en mousse
- Éléments de fixation de l'amortisseur arrière et joints principaux
- Tubes supérieurs
- Tiges/boulons au filetage foiré (aluminium, titane, magnésium ou acier)
- Manchons de frein
- Patins/plaquettes de frein
- Chaînes
- Pignons
- Cassettes
- Manette et câbles de frein (internes et externes)
- Poignées de guidon
- Poignées de manette
- Galets
- Disques de frein
- Surfaces de frottement des freins sur la jante
- Butées de fin de course des amortisseurs
- Roulements à billes
- Surface interne des roulements à billes
- Cliquets d'arrêt
- Mécanisme de transmission
- Rayons
- Roues libres
- Coussinets d'extensions aérodynamiques
- Corrosion
- Outils
- Moteurs
- Batteries

Nonobstant toute autre mention stipulée dans cette notice, la garantie couvrant l'ensemble de batteries et le chargeur ne comprend pas les dommages causés par une surtension, l'utilisation d'un chargeur inapproprié, un mauvais entretien ou toute autre utilisation non-conforme aux recommandations.

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces provenant d'autres fabricants.

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces incompatibles, inappropriées et/ou non autorisées par SRAM avec des pièces SRAM.

Cette garantie ne couvre pas les dommages résultant d'une utilisation commerciale (location).

TABLE DES MATIÈRES

Vue éclatée - RCT3/Dual Position Air 5

Vue éclatée - RC/Solo Air 6

Entretien des suspensions RockShox 7
- PIÈCES ET OUTILS REQUIS POUR L'ENTRETIEN 7
- NOTEZ VOS RÉGLAGES 8

Démontage du fourreau inférieur 9
- ENTRETIEN DU JOINT DU FOURREAU INFÉRIEUR 11

Entretien du ressort 14
- RÉGLAGE DU DÉBATTEMENT SOLO AIR 14
- DÉMONTAGE DU RESSORT PNEUMATIQUE 15
- INSTALLATION DU RESSORT PNEUMATIQUE 20

Entretien de l'amortisseur 23
- DÉMONTAGE DU CHARGER DAMPER™ 23

Nouveau réglage facultatif du Charger Damper™ 32
- NOUVEAU RÉGLAGE FACULTATIF DU REBOND 32
- ASSEMBLAGE ET PURGE DU CHARGER DAMPER™ 35

Assemblage du fourreau inférieur 46

LA SÉCURITÉ AVANT TOUT !

Nous nous soucions de VOTRE sécurité.
Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants de protection lorsque vous procédez à l'entretien de produits RockShox.
Pensez à vous protéger ! Portez toujours vos équipements de sécurité **!**

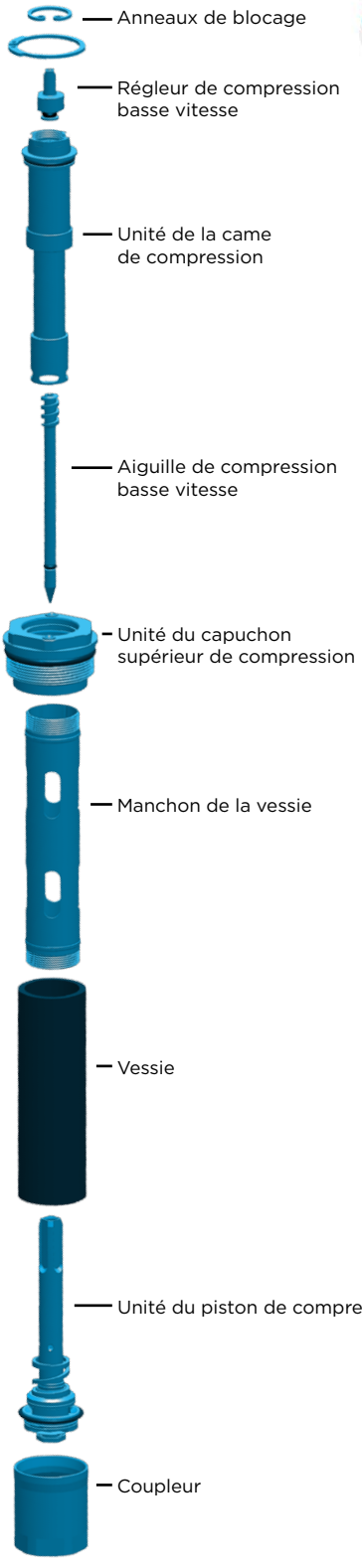
Vue éclatée - RCT3/Dual Position Air

Unité de la came pneumatique

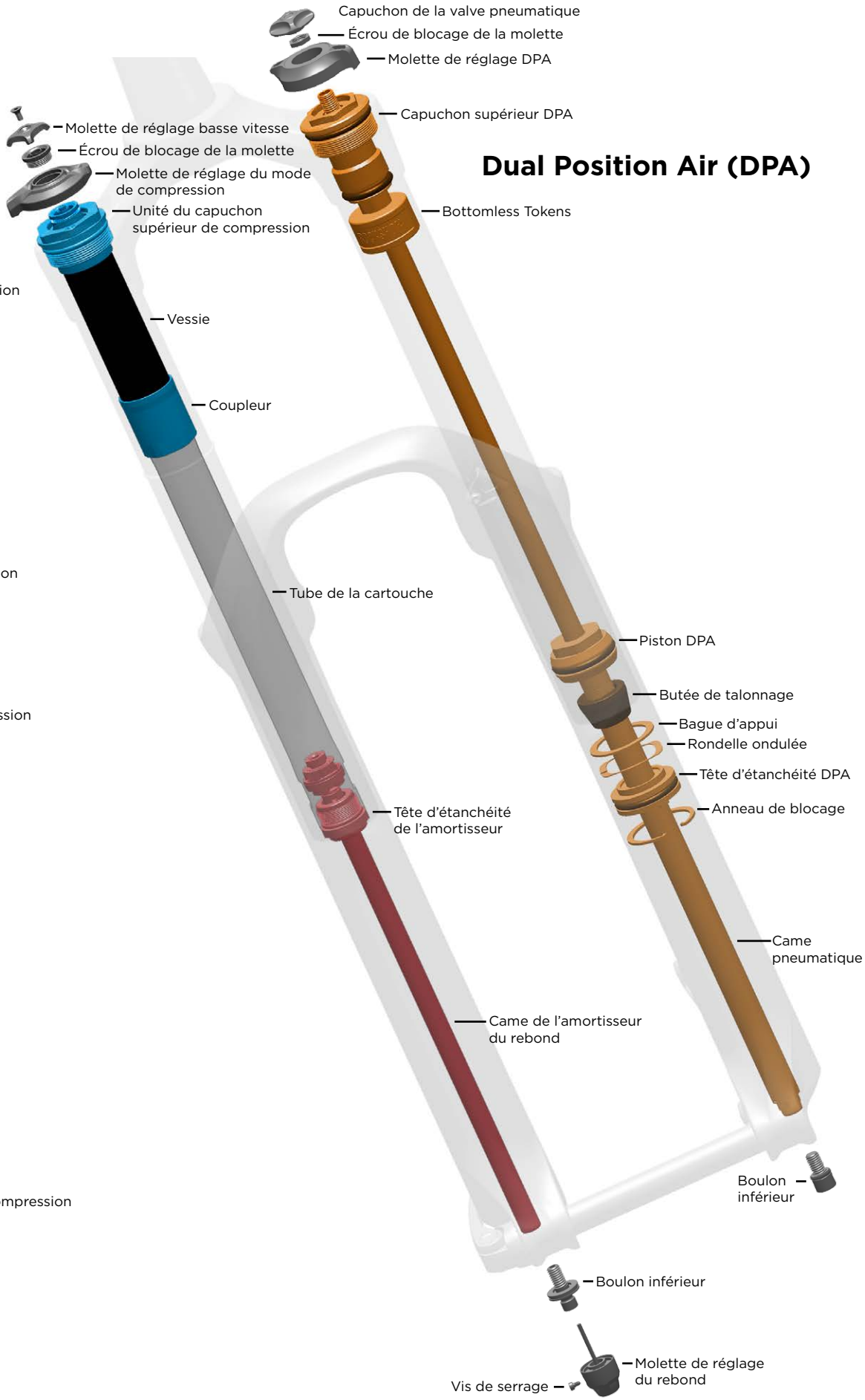
Unité de l'amortisseur de compression

Unité de l'amortisseur du rebond

RCT3



Dual Position Air (DPA)



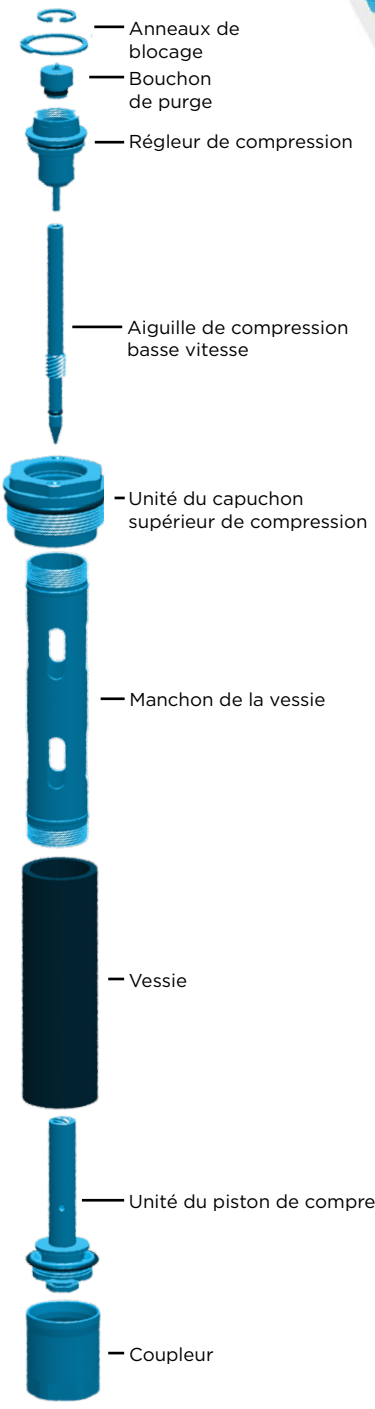
Vue éclatée - RC/Solo Air

Unité de la came pneumatique

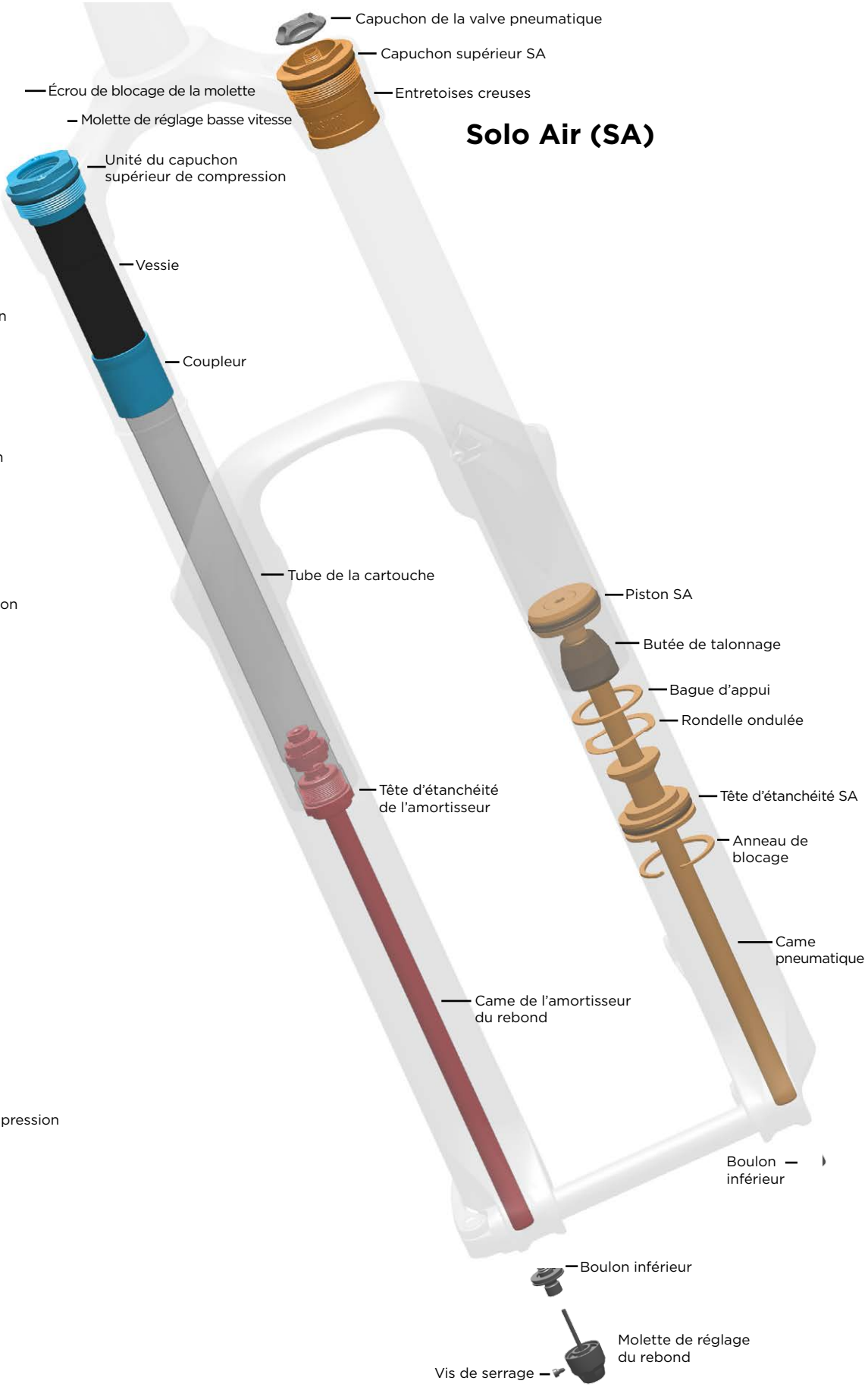
U d

Ur du

RC



Solo Air (SA)



Entretien des suspensions RockShox

Nous vous recommandons de faire entretenir vos suspensions RockShox par un mécanicien vélo qualifié. L'entretien des suspensions RockShox requiert des connaissances sur les composants des systèmes d'amortissement ainsi que sur l'utilisation des outils et liquides spécialisés.

Pour obtenir des schémas détaillés et connaître les numéros de pièces détachées, veuillez vous référer au Catalogue des pièces détachées disponible sur notre site Internet à l'adresse sram.com/service. Pour obtenir des informations sur les commandes de produits, veuillez contacter votre distributeur ou revendeur SRAM habituel.

Les informations contenues dans cette publication peuvent être modifiées à tout moment et sans préavis. Vous trouverez les dernières informations techniques en visitant notre site Internet à l'adresse sram.com/service.

L'apparence de votre produit peut être différente de celle représentée sur les illustrations de ce manuel.

Pièces et outils requis pour l'entretien

- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile
- Tablier
- Récipient pour recueillir l'huile
- Chiffons propres et non pelucheux
- Long goujon en bois ou en plastique
- Alcool isopropylique
- Trépied d'atelier
- Étau avec mâchoires en aluminium tendre
- Outil pour obus de valve Schrader
- Clés hexagonales de 2 ; 2,5 ; 4 et 5 mm
- Douilles hexagonales de 2 ; 2,5 ; 4 et 5 mm
- Maillet en caoutchouc
- Démonte-pneu pour roues de descente
- Outil d'installation des joints
- Graisse SRAM® Butter
- Pointe
- Clés à douilles de 6, 10, 15, 24 et 30 mm
- 2 clés plates de 21 mm et 1 clé plate de 25 mm
- Clés articulées de 21 et 25 mm
- Grande pince pour anneaux élastiques internes
- Petite pince pour anneaux élastiques internes
- Pince à bec fin
- Clé dynamométrique
- Liquide de suspension RockShox 3wt
- Liquide de suspension RockShox 0w-30
- Seringue Rockshox avec embout de purge Charger
- Pompe pour suspension
- Tournevis à tête plate
- Douille de 5/8"
- Frein-filet Loctite® Blue 242®
- Cales de l'amortisseur arrière RockShox® pour étau

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants en nitrile lorsque vous manipulez du liquide de suspension.

Posez un récipient au sol juste en dessous de la fourche pour en récupérer le liquide lors de l'entretien.

Notez vos réglages

À l'aide du tableau ci-dessous, notez les réglages de votre fourche pour que, après l'entretien, vous puissiez reproduire les réglages d'origine. Notez la date de l'entretien pour calculer la date du prochain entretien.

Date d'entretien : permet d'établir un suivi des entretiens.	
Réglage du rebond : comptez le nombre de clics en tournant la molette de réglage du rebond à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.	
Réglage de la compression : comptez le nombre de clics en tournant la molette de réglage de la compression à fond dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.	

Informations sur les fréquences d'entretien

Entretien	**Intervalles (heures)**
Nettoyez la saleté et les débris des tubes supérieurs	À chaque sortie
Vérifiez que les tubes supérieurs ne sont pas éraflés	À chaque sortie
Vérifiez le couple de serrage des attaches de la suspension avant	25
Retirez les fourreaux inférieurs, nettoyez/examinez les bagues et changez le bain de liquide	50
Nettoyez et lubrifiez l'unité du ressort	100
Changez le liquide dans le système d'amortissement	100

Tableau des valeurs de couple de serrage

Élément	**Outil**	**Valeur de couple**
Boulons inférieurs	Douille hexagonale de 5 mm	7,3 N•m
Capuchons supérieurs	Douille de 24 mm	28 N•m

Fluid Volume

		Côté de la chaîne						**Côté opposé à la chaîne**				
			Tube supérieur			**Fourreau inférieur**			**Tube supérieur**		**Fourreau inférieur**	
Fourche	**Modèle**	**Technologie de l'amortisseur**	**Volume**	**Hauteur* : +/- 2 mm**	**Liquide**	**Volume**	**Liquide**	**Technologie du ressort**	**Volume**	**Liquide**	**Volume**	**Liquide**
Pike	RCT3 RC DJ	Charger	Purger	-	3wt	10 mL	0w-30	Solo Air	Graisse		10 mL	0w-30
								Dual Position Air				

Démontage du fourreau inférieur

1 Retirez le capuchon de la valve pneumatique du capuchon supérieur situé sur le fourreau de la fourche du côté opposé à la chaîne.

2 À l'aide d'une petite clé hexagonale, appuyez sur la valve Schrader pour vider tout l'air contenu dans la cartouche pneumatique.

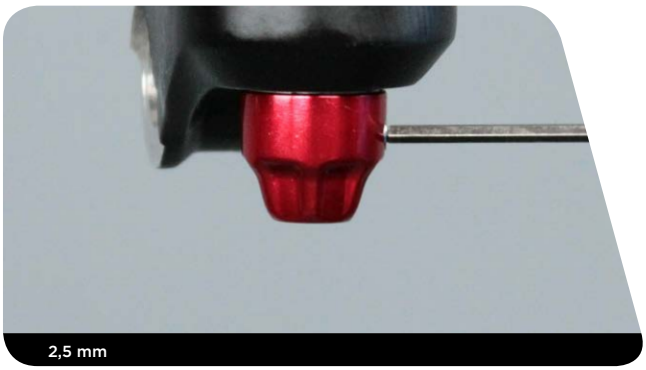
À l'aide de l'outil pour obus de valve Schrader, retirez l'obus de la valve de la valve elle-même. Actionnez le fourreau inférieur plusieurs fois afin de laisser s'échapper l'air emprisonné.

Installez un nouvel obus de valve Schrader.

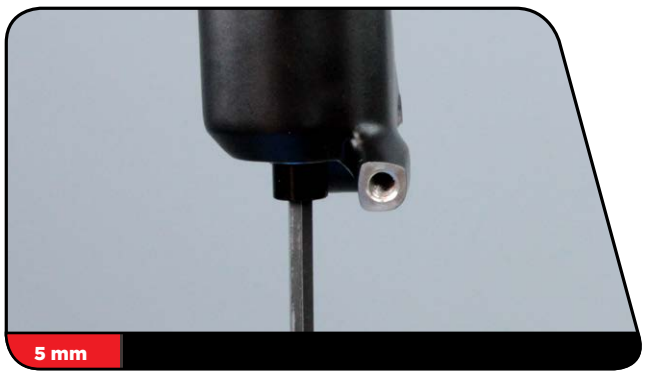
⚠ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Assurez-vous qu'il ne reste plus de pression dans la fourche avant de poursuivre l'entretien. Le non-respect de ces instructions peut causer des blessures et/ou des dommages sur la fourche. Portez toujours des lunettes de sécurité.

3 À l'aide d'une clé hexagonale de 2,5 mm, desserrez la vis de serrage afin de retirer la molette de réglage du rebond située en bas du fourreau de la fourche du côté de la chaîne.



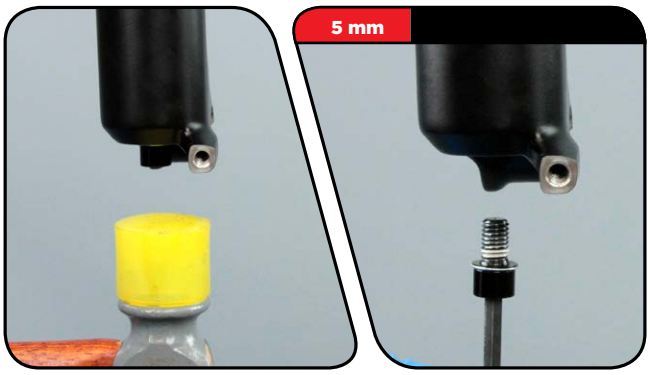
4 À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, desserrez les deux boulons inférieurs de 3 à 4 tours.



5 Déposez un récipient sous la fourche afin de recueillir le liquide susceptible d'en couler.

À l'aide d'un maillet en plastique, frappez sèchement sur chaque boulon inférieur afin de faire sortir les cames pneumatique et de l'amortisseur du fourreau inférieur.

À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, retirez le boulon inférieur des fourreaux inférieurs.



6 Tirez fermement le fourreau inférieur vers le bas jusqu'à ce que le liquide commence à couler. Continuez à tirer le fourreau inférieur vers le bas afin de le retirer de la fourche.

Si le fourreau inférieur ne glisse pas hors du tube supérieur ou si le liquide ne s'écoule pas d'un des deux côtés, cela signifie probablement que la partie saillante de(s) came(s) du fourreau inférieur est toujours engagée. Resserrez les boulons inférieurs de 2 ou 3 tours et répétez l'étape n°5.

AVIS

Veillez à ne jamais heurter l'arceau de la fourche avec un outil lors de la dépose du fourreau inférieur car cela risquerait d'endommager la fourche.

Entretien du joint du fourreau inférieur

1 Insérez le côté pointu d'un démonte-pneu pour roues de descente sous la lèvre inférieure du joint anti-poussière.

AVIS

Si vous utilisez un large tournevis plat, veillez à choisir un modèle à tige ronde. Un tournevis à tige carrée pourrait endommager le fourreau de la fourche.

2 Assurez-vous que le fourreau inférieur est droit et bien stable, sur un établi ou sur le sol. Appuyez vers le bas sur le manche du démonte-pneu afin de retirer le joint anti-poussière.

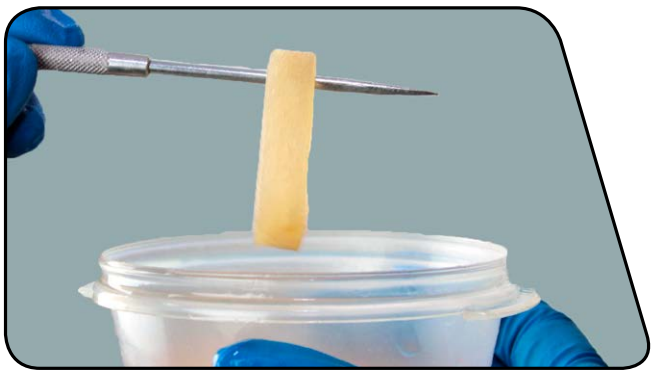
Répétez l'opération de l'autre côté.

AVIS

Veillez à la stabilité du fourreau inférieur. Ne laissez pas les fourreaux inférieurs tourner dans des directions opposées, se rapprocher ou s'éloigner l'un de l'autre. Cela endommagerait les fourreaux inférieurs.

3 Avec les doigts, retirez puis jetez les joints en mousse qui se trouvent à l'intérieur du fourreau.

4 Trempez les nouveaux joints en mousse dans du liquide de suspension RockShox 0w-30.

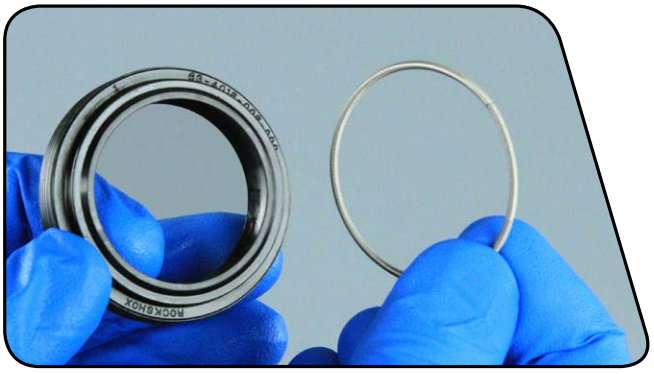


5 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'intérieur et l'extérieur du fourreau. Nettoyez l'extérieur du fourreau inférieur avec un chiffon.

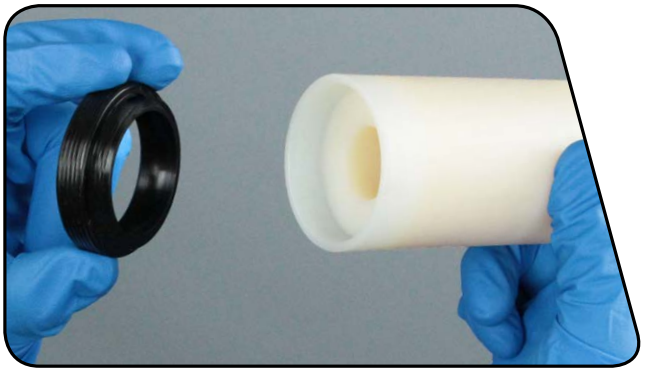
Entourez un long goujon avec un chiffon propre et glissez-le dans chaque fourreau pour en nettoyer l'intérieur.

6 Remettez en place les nouveaux joints en mousse dans les cannelures supérieures du fourreau inférieur.

7 Retirez le ressort en fil métallique du nouveau joint anti-poussière et conservez-le précieusement.



8 Insérez la partie étroite du nouveau joint anti-poussière dans la partie creuse de l'outil d'installation des joints.



9 Maintenez fermement le fourreau inférieur en place puis, à l'aide de l'outil d'installation des joints, insérez bien droit le joint anti-poussière dans le fourreau inférieur jusqu'à ce que la surface du joint affleure avec le haut de la surface du fourreau inférieur.

Remettez le ressort métallique en place sur le joint anti-poussière.

Répétez les étapes n°7 et 8 pour l'autre fourreau.

AVIS

Contentez-vous d'enfoncer le joint anti-poussière dans le fourreau inférieur jusqu'à ce qu'il affleure avec le haut du fourreau inférieur. Le fait d'enfoncer le joint anti-poussière au-delà du haut du fourreau inférieur pourrait endommager les joints en mousse.

Entretien du ressort

Réglage du débattement Solo Air

Pour modifier le débattement de votre fourche RockShox Pike, veuillez vous reporter au tableau ci-dessous afin de déterminer la longueur adéquate de la came pneumatique ainsi que le nombre conseillé d'entretoises creuses en fonction de la taille de vos roues et du débattement de la fourche. Certaines longueurs de came sont compatibles avec plusieurs tailles de roues. La taille des roues et le chiffre du débattement sont inscrits sur le bas de la came pneumatique. Ce tableau n'est valable que pour les fourches Solo Air.

Pour obtenir des informations sur les commandes de produits, veuillez contacter votre distributeur ou revendeur SRAM habituel. Pour de plus amples informations, veuillez vous référer au Catalogue des pièces détachées disponible sur notre site Internet à l'adresse sram.com/service.

Came pneumatique

Roue de 29 po			Roue de 27,5 po			Roue de 26 po		
Débattement souhaité	Nombre d'entretoises creuses installées	Nombre maximal d'entretoises creuses	Débattement souhaité	Nombre d'entretoises creuses installées	Nombre maximal d'entretoises creuses	Débattement souhaité	Nombre d'entretoises creuses installées	Nombre maximal d'entretoises creuses
29-160 mm	1	4	-	-	-	-	-	-
29-150 mm	1	4	-	-	-	-	-	-
29-140 mm	2	5	27-160 mm	0	4	-	-	-
29-130 mm	3	5	27-150 mm	0	4	26-160 mm	0	4
29-120 mm	4	6	27-140 mm	1	4	26-150 mm	0	4
-	-	-	27-130 mm	2	5	26-140 mm	1	4
-	-	-	27-120 mm	3	5	26-130 mm	2	5
-	-	-	-	-	-	26-120 mm	3	5
-	-	-	-	-	-	26-140 mm DJ	2	4
-	-	-	-	-	-	26-110 mm DJ	0	2
-	-	-	-	-	-	26-100 mm DJ	0	2

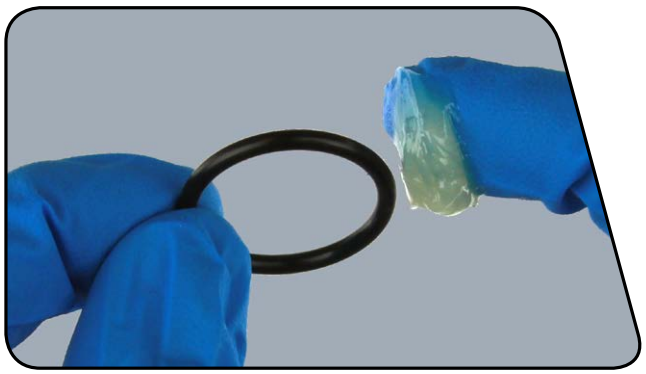
Réglage de la modification du débattement Dual Position Air

Roue de 29 po			Roue de 27,5 po			Roue de 26 po		
Débattement souhaité	Entretoises creuses installées	Nbre maximal d'entretoises creuses	Débattement souhaité	Entretoises creuses installées	Nbre maximal d'entretoises creuses	Débattement souhaité	Entretoises creuses installées	Nbre maximal d'entretoises creuses
29-160 mm	1	4	-	-	-	-	-	-
29-150 mm	1	4	-	-	-	-	-	-
-	-	-	27-160 mm	0	4	-	-	-
-	-	-	27-150 mm	0	4	26-160	0	4
-	-	-	-	-	-	26-150	0	4

AVIS

Vérifiez qu'il n'y ait pas d'éraflure sur les pièces. Veillez à ne pas rayer les surfaces assurant l'étanchéité lorsque vous procédez à l'entretien de votre suspension. Les rayures peuvent entraîner des fuites.

Lorsque vous remplacez des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur chaque pièce et nettoyez-la avec un chiffon. Appliquez de la graisse sur les nouveaux joints.



1 **Dual Position Air uniquement :** à l'aide d'une clé à douille de 10 mm, desserrez et retirez la molette de réglage DPA.

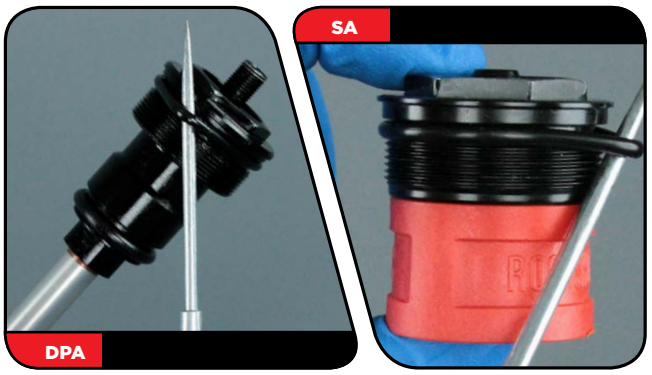
2 À l'aide d'une clé à douille de 24 mm, retirez le capuchon supérieur.

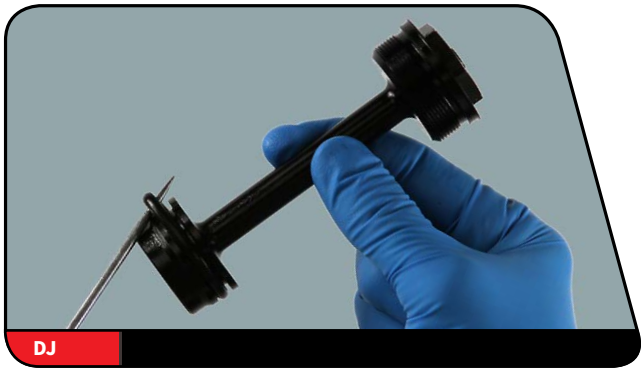
Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le filetage du tube supérieur puis nettoyez-le avec un chiffon.

3 Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique du capuchon supérieur.

Avec les doigts, installez un joint torique neuf.

N'appliquez pas de graisse sur le filetage du capuchon supérieur.





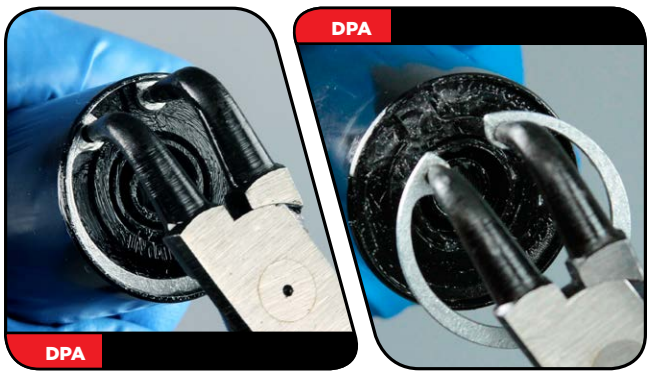
4 **Dual Position Air uniquement :** repoussez la came pneumatique dans le tube supérieur afin d'éviter qu'elle ne se raye lors du démontage de l'anneau de blocage.

AVIS

Avec une came pneumatique éraflée, de l'air pourrait pénétrer dans le fourreau inférieur par la tête d'étanchéité, ce qui réduirait les performances du ressort.

À l'aide d'un tournevis plat, poussez la languette de la tête d'étanchéité DPA sous l'anneau de blocage.

Insérez les bouts d'une grande pince pour anneaux élastiques dans les œillets de l'anneau de blocage. Appuyez fortement sur la pince pour pousser la tête d'étanchéité DPA à l'intérieur du tube supérieur de manière à ce qu'il comprime et éjecte l'anneau de blocage.



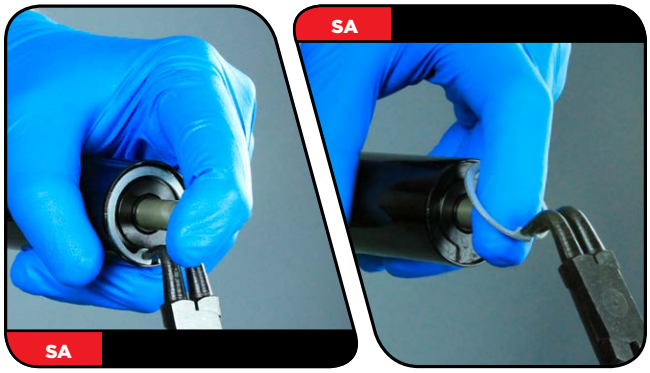
Solo Air uniquement : à l'aide d'un grand tournevis plat, poussez la languette de la tête d'étanchéité SA sous l'anneau de blocage.

Recouvrez l'extrémité de la came du ressort pneumatique avec votre doigt lorsque vous retirez l'anneau de blocage pour éviter toute éraflure sur la came.

AVIS

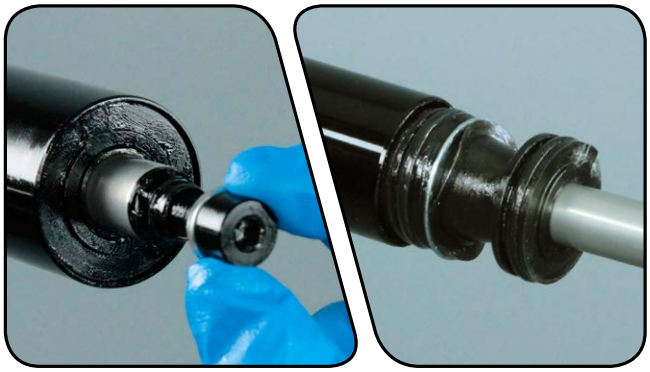
Avec une came pneumatique éraflée, de l'air pourrait pénétrer dans le fourreau inférieur par la tête d'étanchéité, ce qui réduirait les performances du ressort.

Insérez les bouts d'une grande pince pour anneaux élastiques internes dans les œillets de l'anneau de blocage. Appuyez fortement sur la pince pour pousser la tête d'étanchéité SA à l'intérieur du tube supérieur de manière à ce qu'il comprime et éjecte l'anneau de blocage. Faites glisser l'anneau de blocage sur votre doigt puis relâchez la came du ressort pneumatique.



5 Avec les doigts, installez le boulon inférieur dans la came pneumatique.

Tirez fermement sur le boulon inférieur afin de retirer l'unité de la came pneumatique du tube supérieur. Dévissez puis retirez le boulon inférieur de la came pneumatique. Nettoyez et inspectez l'unité pour vérifier qu'elle n'est pas endommagée.



6 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'intérieur et l'extérieur du tube supérieur puis nettoyez-le avec un chiffon.

Entourez un long goujon d'un chiffon et insérez-le dans le tube supérieur pour en nettoyer l'intérieur.

7 Retirez la tête d'étanchéité, la rondelle ondulée et la bague d'appui hors de la came pneumatique.

AVIS

Ne pas installer une nouvelle tête d'étanchéité pour le moment. Le remplacement de la tête d'étanchéité est décrit dans la section Installation.

8 **Dual Position Air uniquement :** avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique externe. Avec une pointe, percez le joint torique interne puis retirez-le.

Avec les doigts, installez les nouveaux joints toriques.

Solo Air uniquement : avec les doigts ou une pointe, retirez l'anneau de section carrée du piston pneumatique.

Avec les doigts, installez un nouveau joint torique de section carrée.

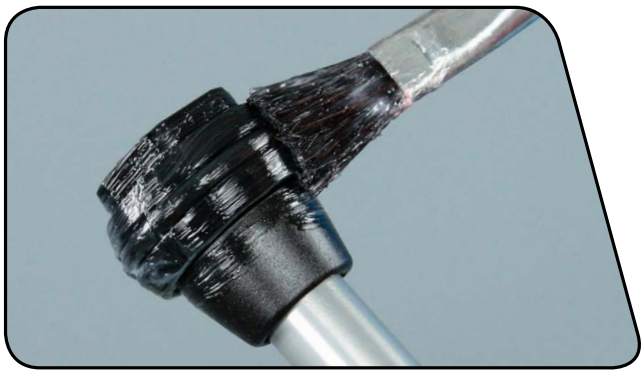
9 Avec les doigts, retirez le cône de talonnage hors de la came pneumatique.

Dual Position Air uniquement : installez un nouveau cône de talonnage en faisant en sorte que la partie large soit tournée vers le piston DPA.

Solo Air uniquement : installez un nouveau cône de talonnage en faisant en sorte que la partie large tourne le dos au piston SA.

Installation du ressort pneumatique

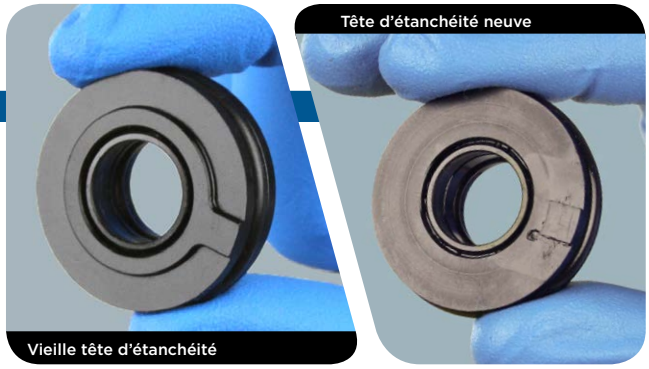
1 Appliquez une bonne dose de graisse SRAM® Butter sur le piston pneumatique et la tête d'étanchéité.



2 Installez une nouvelle bague d'appui, une nouvelle rondelle ondulée, puis la tête d'étanchéité, en respectant cet ordre précis, sur la came pneumatique.

REMARQUE

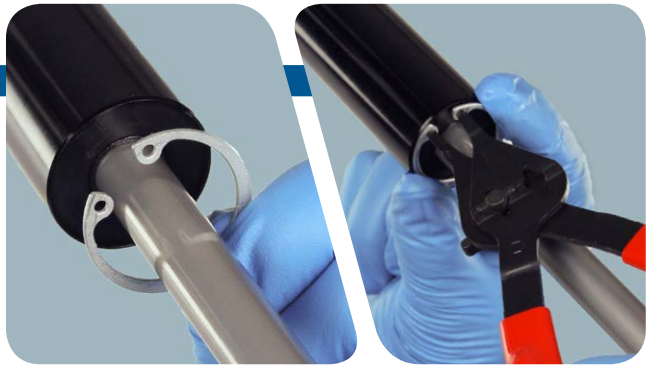
Si vous ne remplacez pas la vieille tête d'étanchéité par une neuve, les performances de la fourches risquent d'être réduites.



3 Appuyez fermement sur l'unité de la came pneumatique afin de la faire rentrer par le bas à l'intérieur du tube supérieur tout en faisant bouger délicatement la came pneumatique de gauche à droite.

Assurez-vous que la came reste bien en extension.

4 Avec les doigts, faites coulisser l'anneau de blocage sur la came. Veillez à ne pas rayer la came pneumatique.



AVIS

Avec une came pneumatique éraflée, de l'air pourrait pénétrer dans le fourreau inférieur par la tête d'étanchéité, ce qui réduirait les performances du ressort.

Insérez les bouts d'une grande pince pour anneaux élastiques dans les œillets de l'anneau de blocage, puis utilisez la pince pour repousser la tête d'étanchéité dans le tube supérieur tout en installant l'anneau de blocage dans la cannelure. La languette de la tête d'étanchéité doit se trouver positionnée entre les œillets de l'anneau de blocage.

Avec le pouce, maintenez l'anneau de blocage en place lors de l'installation des œillets de chaque côté de la languette de la tête d'étanchéité.

Veillez bien à ce que l'anneau de blocage soit correctement installé dans la cannelure prévue à cet effet et, à l'aide de la pince à bec courbé, faites tourner l'anneau de blocage et la tête d'étanchéité de gauche à droite à plusieurs reprises avant de tirer la came pneumatique fermement vers le bas.

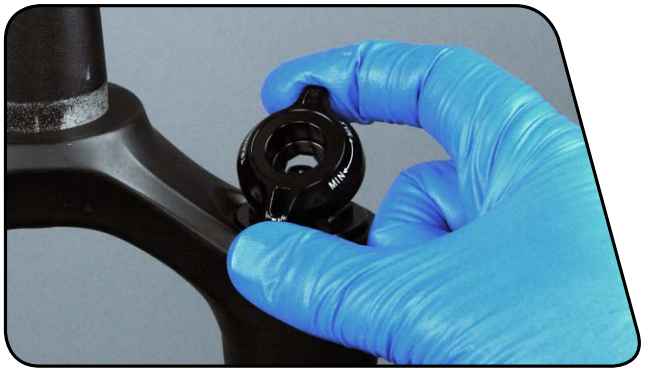
Les anneaux de blocage ont un côté avec un angle acéré et un autre avec un angle arrondi. Installez les anneaux de blocage en faisant en sorte que le côté avec l'angle acéré soit orienté vers l'outil pour faciliter l'installation et le démontage.

5 Installez le capuchon supérieur en haut du tube supérieur. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 24 mm, serrez le capuchon supérieur à un couple de 28 N•m.

Dirt Jump uniquement : à l'aide d'une petite clé hexagonale, appuyez sur la valve Shrader pour faciliter l'insertion.

6 **Dual Position Air uniquement :** installez la molette de réglage DPA et le boulon de blocage de la molette sur le capuchon supérieur de manière à ce que la longue languette soit orientée vers le devant du té. Tournez la molette de réglage DPA dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle s'enclenche dans le premier cran.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 10 mm, serrez le boulon de blocage à un couple compris entre 1,7 et 2,2 N•m.



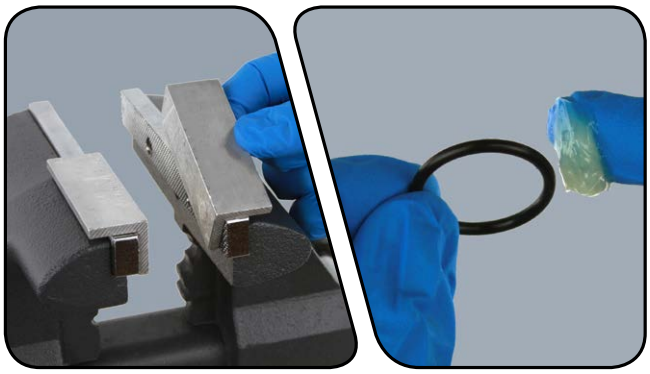
Démontage du Charger Damper™

AVIS

Veillez à utiliser des mâchoires en aluminium tendre afin de protéger l'unité du Charger Damper™ lorsque vous utilisez un étau.

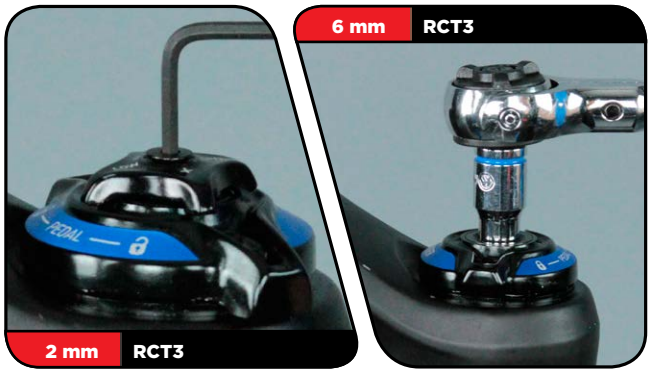
Vérifiez qu'il n'y ait pas d'éraflure sur les pièces. Veillez à ne pas rayer les surfaces assurant l'étanchéité lorsque vous procédez à l'entretien de votre suspension. Les rayures peuvent entraîner des fuites.

Lorsque vous remplacez des joints d'étanchéité, utilisez vos doigts ou une pointe pour retirer le joint. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur chaque pièce et nettoyez-la avec un chiffon. Appliquez de la graisse sur les nouveaux joints.



1 **RCT3 uniquement :** à l'aide d'une clé hexagonale de 2 mm, retirez la vis de la molette de réglage basse vitesse. Retirez la molette de réglage basse vitesse.

À l'aide d'une clé à douille de 6 mm, retirez l'écrou de blocage de la molette. Retirez la molette de réglage du mode de compression.



RC uniquement : à l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm, retirez l'écrou de blocage de la molette. Retirez la molette de réglage basse vitesse.

2 À l'aide d'une clé à douille de 30 mm, desserrez le capuchon supérieur de l'amortisseur.

Retirez l'unité du Charger Damper du tube supérieur.

Nettoyez le filetage du tube supérieur avec un chiffon.

3 Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique du capuchon supérieur de compression.

Avec les doigts, installez un joint torique neuf.

4 Serrez le tube de la cartouche dans un trépied d'atelier avec la came de l'amortisseur du rebond tournée vers le haut..

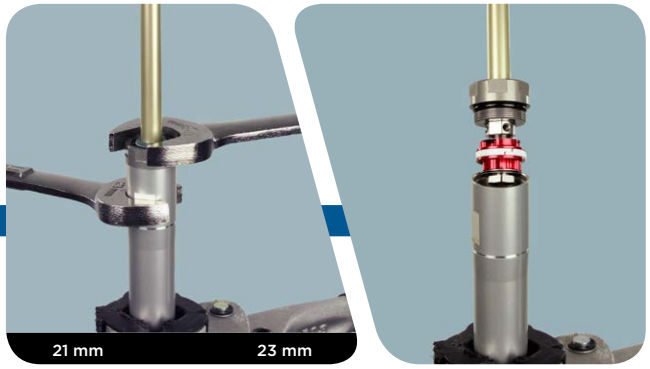
5 Vous trouverez le code d'identification de la date de fabrication sur la fourche en examinant la partie arrière du té. Le code est constitué de trois sections : les deux premiers chiffres correspondent à la semaine de fabrication de la fourche, les lettres correspondent au code usine, le chiffre suivant correspond au dernier chiffre de l'année. Les chiffres suivants représentent le numéro de série de la fourche. Pour cette étape, seuls les quatre premiers chiffres sont importants.

Code d'identification de la date de fabrication antérieur à 26T5 : placez une clé plate de 21 mm sur les bords plats du tube de la cartouche. Placez une autre clé de 21 mm sur la tête d'étanchéité de l'amortisseur.

En maintenant le tube de la cartouche bien en place, faites tourner la tête d'étanchéité de l'amortisseur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre afin de desserrer et de retirer l'unité du rebond.

Code d'identification de la date de fabrication postérieur à 26T5 : placez une clé plate de 21 mm sur les bords plats du tube de la cartouche. Placez une clé plate de 23 mm sur la tête d'étanchéité de l'amortisseur.

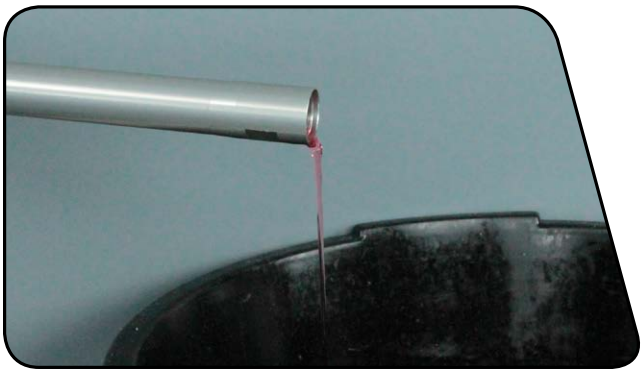
En maintenant le tube de la cartouche bien en place, faites tourner la tête d'étanchéité de l'amortisseur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre afin de desserrer et de retirer l'unité du rebond.



AVIS

Les fourches portant un code d'identification de la date postérieur à 26T5 disposent des mises à niveau les plus récentes. Il n'est pas nécessaire de remplacer les composants de l'amortisseur, sauf s'ils sont endommagés ou usés.

6 Retirez le tube de la cartouche du trépied d'atelier et versez le liquide de suspension dans le récipient prévu à cet effet.



7 Retirez l'unité de la tête d'étanchéité de la came de l'amortisseur du rebond. Mettez la tête d'étanchéité au rebut.

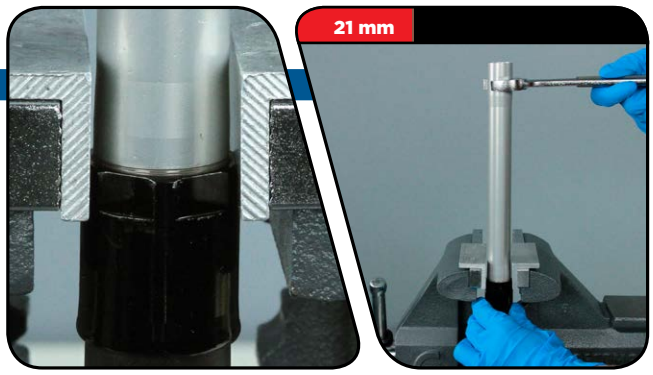
AVIS

Le remplacement de la tête d'étanchéité de l'amortisseur est décrit dans la section Montage et purge.

8 Avec les doigts, retirez la bague de coulissage du piston de l'amortisseur du rebond.

Avec les doigts, installez une bague de coulissage neuve.

9 Serrez les bords plats du coupleur dans un étau avec le tube de la cartouche tourné vers le haut.



AVIS

Ne serrez pas le tube de la cartouche dans l'étau.

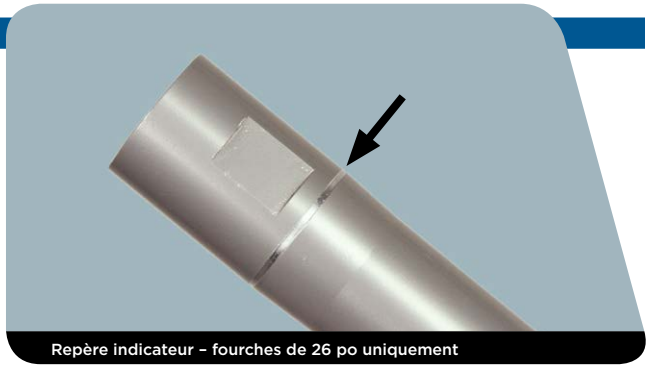
Placez une clé plate de 21 mm sur les bords plats du tube de la cartouche. Maintenez le coupleur bien en place dans l'étau et tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre afin de desserrer et de retirer le tube de la cartouche du coupleur. Déversez le liquide de suspension dans le récipient prévu à cet effet.

Retirez le coupleur de l'étau.

Fourches Pike 26 po uniquement : mettez au rebut le tube de la cartouche s'il ne présente pas de repère indicateur.

REMARQUE

Fourches Pike 26 po uniquement : si vous ne remplacez pas le tube de la cartouche, la fourche risque d'être endommagée. Les nouveaux tubes de cartouche présentent un repère indicateur. Ils doivent être achetés séparément.


Repère indicateur – fourches de 26 po uniquement

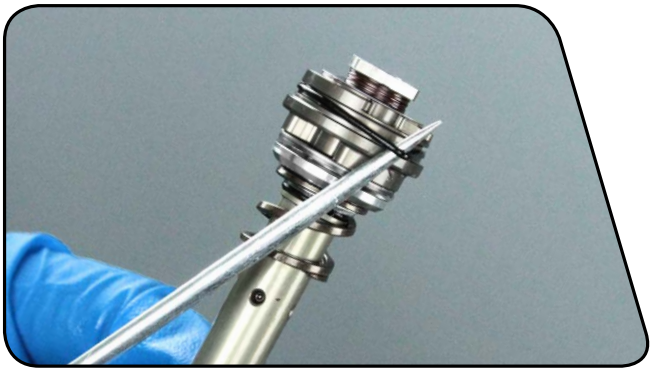
10 Retirez le coupleur, la vessie et l'unité du capuchon supérieur de compression de l'étau.

À l'aide d'une pince à bec fin ou de vos doigts, retirez l'unité du piston de compression au-dessus d'un récipient destiné à recueillir l'huile.

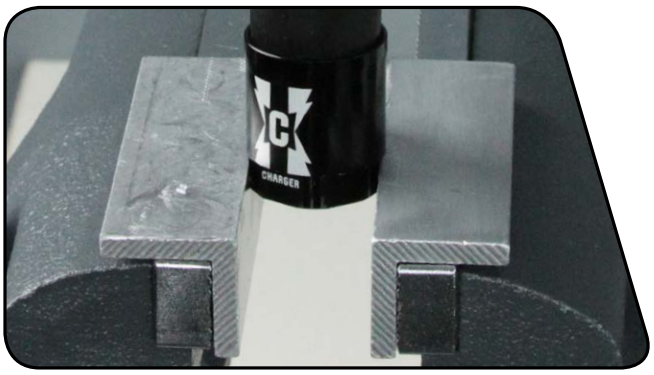
Du liquide va s'écouler du coupleur.

11 Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique de l'unité du piston de compression.

Avec les doigts, installez un joint torique neuf.



12 Serrez les bords plats du coupleur dans un étau avec le capuchon supérieur tourné vers le haut.



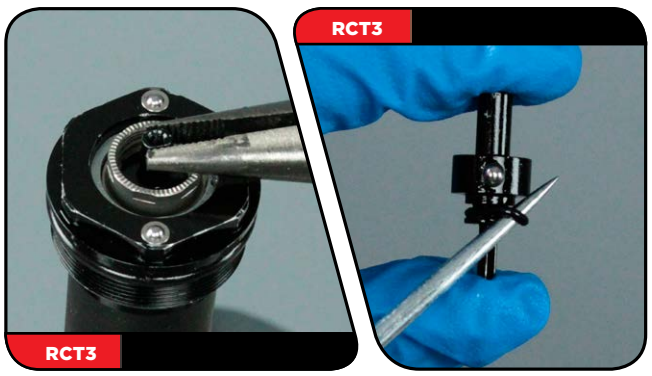
13 **RCT3 uniquement :** à l'aide d'une petite pince pour anneaux élastiques, retirez l'anneau de blocage du régleur de compression basse vitesse.

RC uniquement : à l'aide d'une petite pince pour anneaux élastiques, retirez l'anneau de blocage du bouchon de purge.

14 **RCT3 uniquement :** à l'aide d'une pince à bec fin, retirez le régleur de compression basse vitesse hors du capuchon supérieur de compression.

À l'aide d'une pointe, retirez le joint torique du régleur de compression basse vitesse.

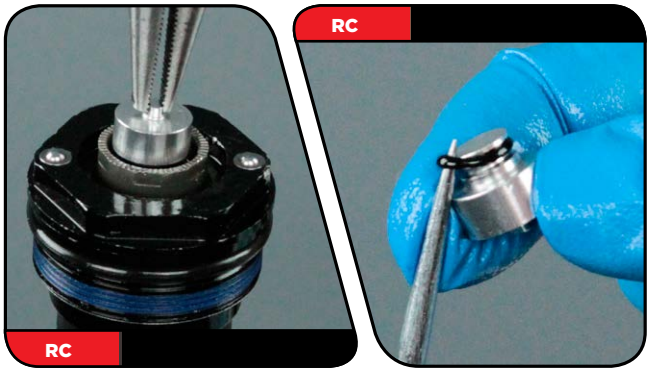
Avec les doigts, installez un joint torique neuf.



RC uniquement : à l'aide d'une pince à bec fin, tirez le bouchon de purge hors du régleur de compression.

À l'aide d'une pointe, retirez le joint torique du bouchon de purge.

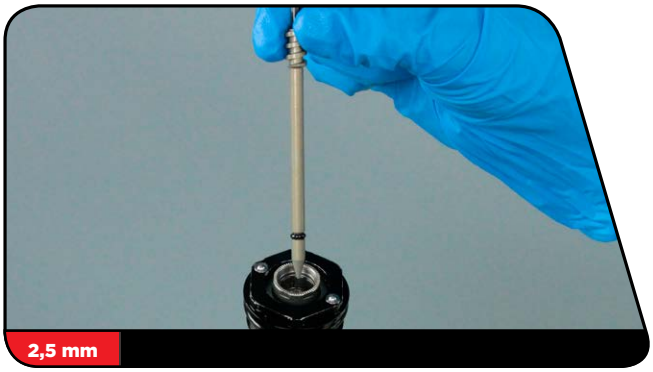
Avec les doigts, installez un joint torique neuf.



15 **RCT3 uniquement :** à l'aide d'une petite pince pour anneaux élastiques, retirez l'anneau de blocage de l'unité de la came de compression.

RC uniquement : à l'aide d'une petite pince pour anneaux élastiques, retirez l'anneau de blocage du régleur de compression.

16 À l'aide d'une clé hexagonale de 2,5 mm, retirez l'aiguille de compression basse vitesse.



17 **RCT3 uniquement :** à l'aide d'une pince à bec fin, serrez les bords plats de l'unité de la came de compression. Tirez l'unité de la came de compression hors de l'unité de la vessie.

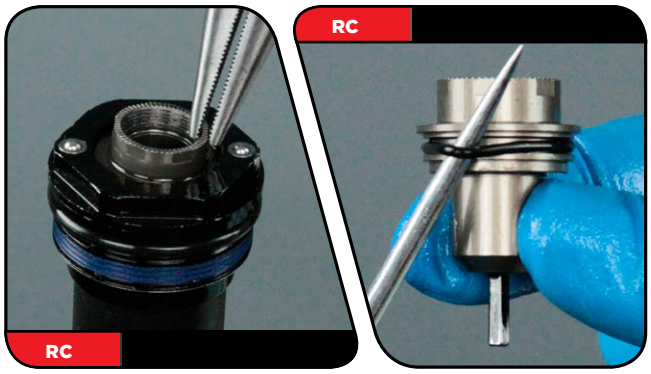
Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique situé sur l'unité de la came de compression. Avec une pointe, percez le joint torique interne puis retirez-le.

Avec les doigts, installez les nouveaux joints toriques.

RC uniquement : à l'aide d'une pince à bec fin, serrez les bords plats du régleur de compression. Tirez le régleur de compression hors de l'unité de la vessie.

Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique situé sur le régleur de compression.

Avec les doigts, installez un joint torique neuf.



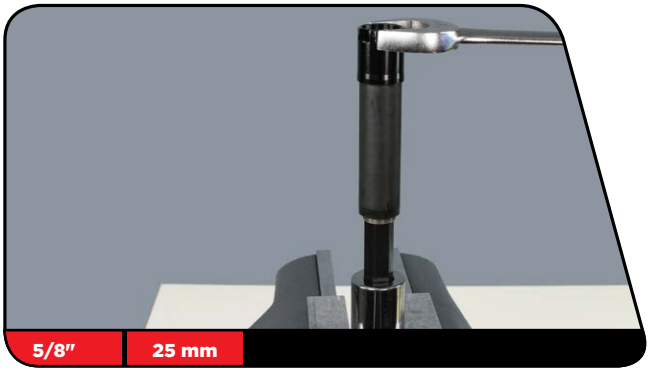
18 À l'aide d'une clé à douille de 30 mm, desserrez et retirez le coupleur ou l'unité du capuchon supérieur de compression (ce qui vient en premier) de l'unité de la vessie.

Retirez l'unité de l'étau.

19 Serrez une douille de 5/8″ dans un étau.

Si le capuchon supérieur de compression est venu en premier à l'étape 18, placez l'unité de la vessie sur la douille hexagonale avec le coupleur tourné vers le haut. À l'aide d'une clé plate de 25 mm, retirez le coupleur.

Si le coupleur est venu en premier à l'étape 18, placez l'unité de la vessie sur la douille hexagonale avec le capuchon supérieur de compression tourné vers le haut. À l'aide d'une clé à douille de 30 mm, retirez le coupleur.



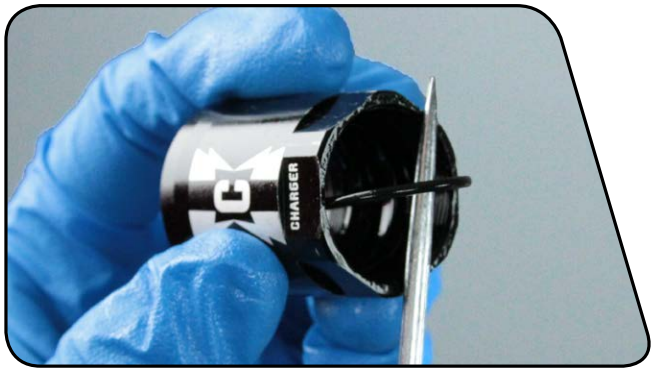
20 Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique de l'unité du capuchon supérieur de compression.

Avec les doigts, installez un joint torique neuf.

21 Avec les doigts ou une pointe, retirez le joint torique situé à l'intérieur du coupleur.

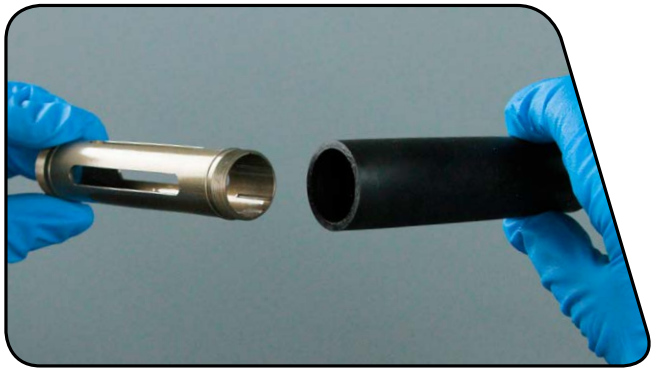
Avec les doigts, installez un joint torique neuf.

Ne graissez pas ce joint torique.



22 Avec les doigts, retirez la vessie du manchon de la vessie. Vérifiez que la vessie ne présente ni marque d'usure ni fissure. Dans le cas contraire, remplacez la vessie.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur la vessie et le manchon de la vessie puis nettoyez-les avec un chiffon.



Nouveau réglage facultatif du Charger Damper™

Le Charger Damper™ de la fourche Pike™ est vendu avec des rondelles supplémentaires sur le piston afin de permettre au cycliste de modifier le réglage de la compression et/ou du rebond.

Si votre réglage du rebond est de un ou deux clics à partir de la position ouverte, nous vous recommandons d'opter pour un réglage doux du rebond. Si votre réglage de la compression est de un ou deux clics à partir de la position ouverte, nous vous recommandons d'opter pour un réglage doux de la compression.

Inversement, si votre réglage du rebond est de un ou deux clics à partir de la position fermée, nous vous recommandons d'opter pour un réglage ferme du rebond. Si votre réglage de la compression est de un ou deux clics à partir de la position fermée, nous vous recommandons d'opter pour un réglage ferme de la compression.

À la livraison, tous les Charger Damper des fourches Pike sont réglés sur un amortissement moyen.

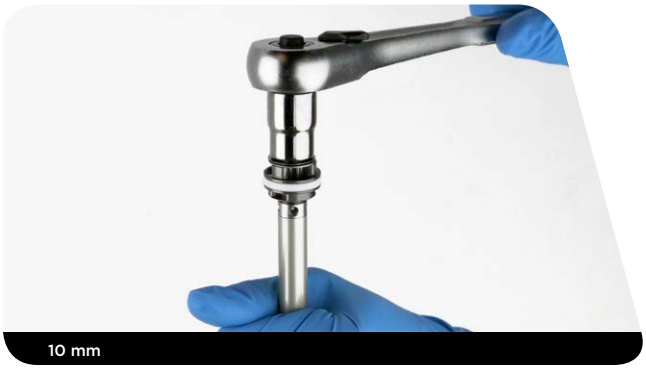
Nouveau réglage facultatif du rebond

1 Serrez la base de la came de l'amortisseur du rebond dans un étau équipé de cales pour amortisseur arrière RockShox®.

AVIS

Pour éviter d'endommager la came de l'amortisseur du rebond, ne serrez pas directement la came dans l'étau.

2 À l'aide d'une clé à douille de 10 mm, retirez l'écrou du piston. À la main, maintenez la came de l'amortisseur du rebond pour qu'elle soit bien stable.

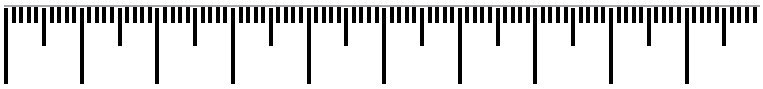


3 Faites glisser les rondelles sur une petite clé ou une pointe pour les retirer du piston de l'amortisseur du rebond. Déposez délicatement les rondelles sur un chiffon en les laissant bien dans l'ordre dans lequel elles se trouvaient sur le piston.

4 Reportez-vous au tableau ci-dessous pour savoir quelles rondelles mettre en place sur le piston de l'amortisseur du rebond afin d'obtenir le réglage souhaité. À l'aide d'un pied à coulisse, vérifiez le diamètre externe ainsi que l'épaisseur de la rondelle ou bien imprimez cette page (avec un zoom de page réglé sur 100 %) afin de disposer les rondelles directement sur les gabarits de la page.

À la livraison, tous les Charger Damper™ des fourches Pike™ sont réglés sur un amortissement moyen.

100 mm



*Imprimez cette page avec un zoom à 100 % et reportez-vous au tableau pour obtenir le réglage du rebond souhaité.

Réglage doux du rebond

Taille de la rondelle 1:1* Dimension externe (mm)	Rondelle 1:1* Épaisseur (mm)
8	0,3
12	0,1
14	0,1
16	0,1
8	0,2
16	0,1

Bas de l'empilement face au piston

16	0,1
14	0,1
Anneau de 16	0,2

Pour un réglage doux, les rondelles 16 x 6 x 0,1 ; 14 x 6 x 0,1 et 16 x 14 x 0,2 ne sont pas utilisées. Conservez-les précieusement car elles pourraient vous servir dans le cas d'un réglage moyen ou ferme.

Réglage moyen du rebond (réglage usine)

Taille de la rondelle 1:1* Dimension externe (mm)	Rondelle 1:1* Épaisseur (mm)
16	0,1
14	0,1
8	0,2
8	0,3
12	0,1
16	0,1
Anneau de 16	0,2
14	0,1
16	0,1

Bas de l'empilement face au piston

Réglage ferme du rebond

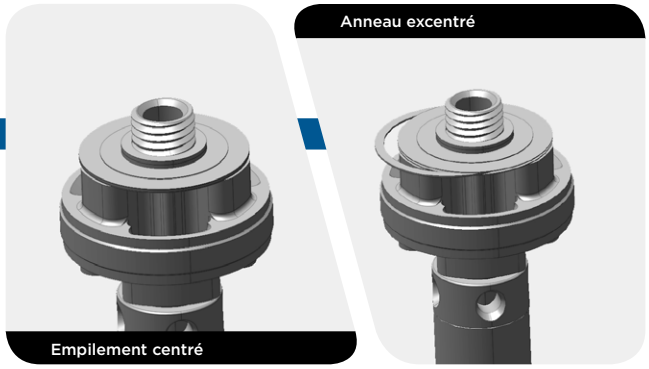
Taille de la rondelle 1:1* Dimension externe (mm)	Rondelle 1:1* Épaisseur (mm)
8	0,3
14	0,1
16	0,1
8	0,2
12	0,1
16	0,1
Anneau de 16	0,2
14	0,1
16	0,1

Bas de l'empilement face au piston

5 Mettez les rondelles en place sur une petite clé ou une pointe en respectant l'ordre requis pour le réglage souhaité. Faites glisser l'empilement des rondelles sur le piston. Avec les doigts, appuyez sur les rondelles et centrez l'empilement.

AVIS

Veillez à ce que l'anneau soit bien centré par rapport aux rondelles.

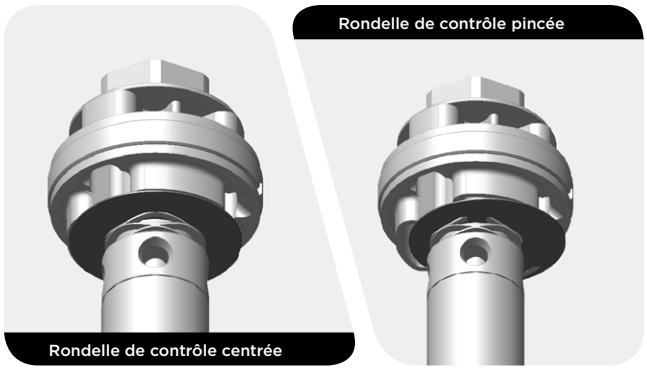


6 Vissez l'écrou du piston principal sur le piston de l'amortisseur du rebond. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 10 mm, serrez l'écrou à un couple de 3,7 N•m.

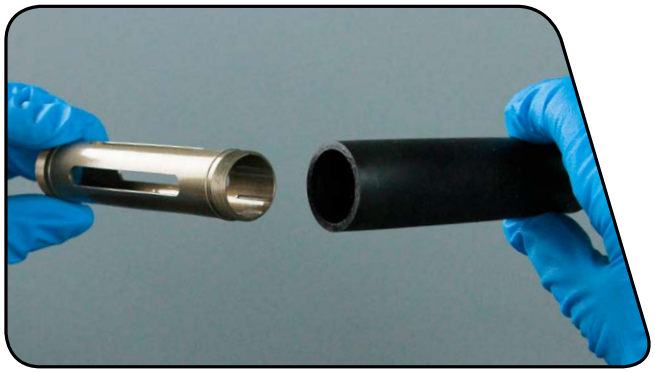
AVIS

Veillez à ce que la rondelle de contrôle soit bien centrée et non pincée sous le piston.

Retirez l'unité de l'étau.

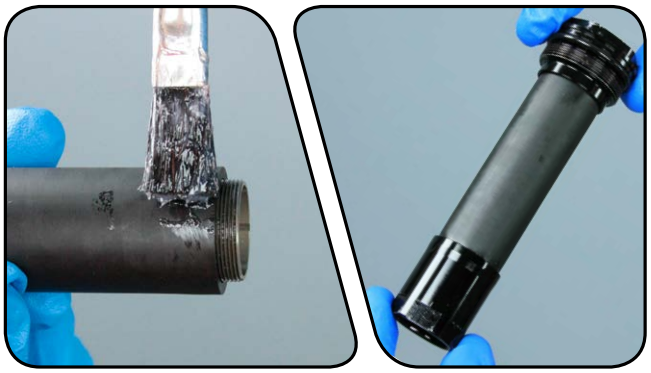


1 Avec les doigts, mettez en place la vessie dans le manchon de la vessie. Veillez à ce que la vessie soit bien centrée dans le manchon.



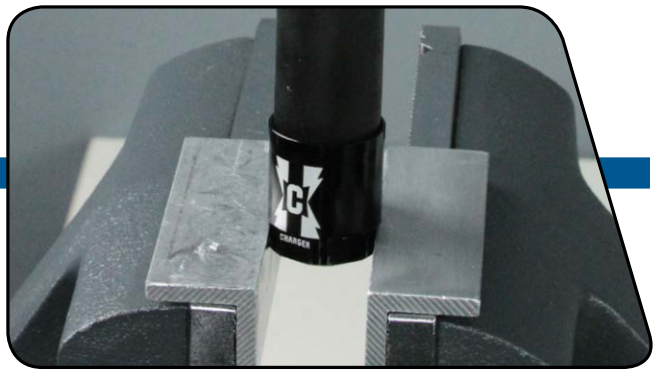
2 Appliquez une bonne dose de graisse SRAM® Butter sur les deux extrémités de la vessie.

Vissez le capuchon supérieur de compression sur une extrémité de l'unité de la vessie et le coupleur sur l'autre extrémité.



3 Serrez les bords plats du coupleur dans un étau avec le capuchon supérieur de compression tourné vers le haut.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 30 mm, serrez le capuchon supérieur de compression à un couple compris entre 4,5 et 5,6 N•m.

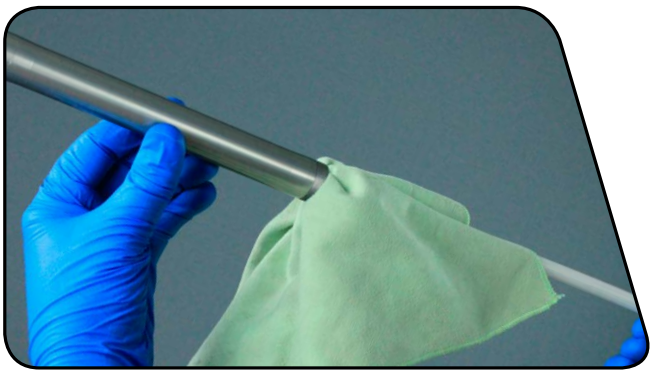


AVIS

Veillez à ce que la vessie ne tourne pas durant l'opération. Si la vessie commence à tourner, dévissez le capuchon supérieur de compression et le coupleur et répétez les étapes 1 à 3.

4 **Fourches Pike 27,5 po et 29 po uniquement :** vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'intérieur et l'extérieur du tube de la cartouche puis nettoyez-le avec un chiffon.

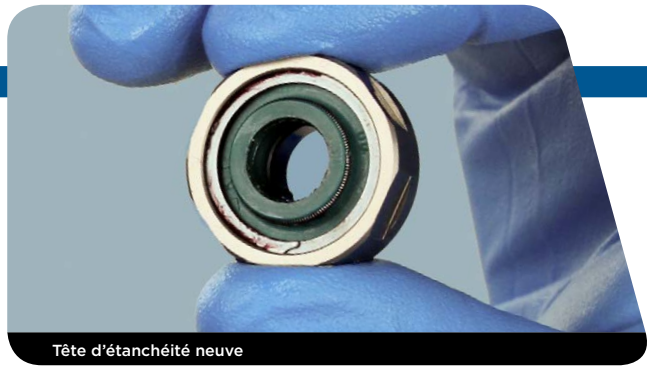
Entourez un long goujon avec un chiffon et insérez-le dans le tube de la cartouche pour nettoyer l'intérieur du tube supérieur.



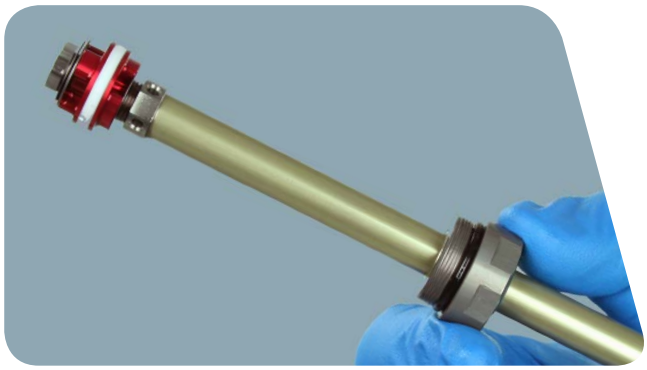
5 Installez l'unité de la tête d'étanchéité sur la came de l'amortisseur du rebond avec le filetage tourné vers le piston.

AVIS

Si vous ne remplacez pas la vieille tête d'étanchéité par une neuve, les performances de la fourches risquent d'être réduites.



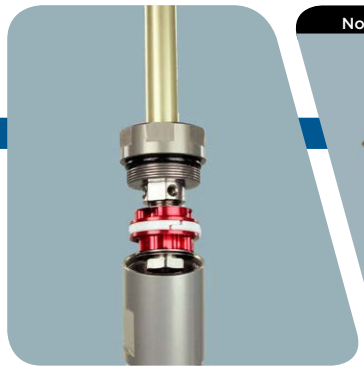
Tête d'étanchéité neuve

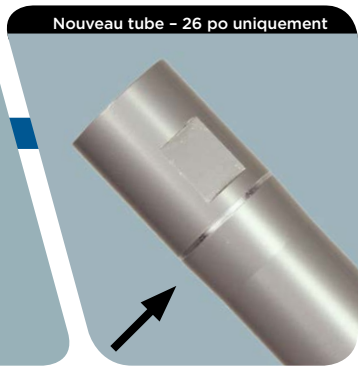


6 Serrez légèrement le tube de la cartouche dans un trépied d'atelier avec le filetage tourné vers le bas et les bords plats tournés vers le haut. Vissez à la main l'unité du rebond dans le tube de la cartouche.

AVIS

Fourches Pike 26 po uniquement : si vous ne remplacez pas le tube de la cartouche, la fourche risque d'être endommagée. Les nouveaux tubes de cartouche présentent un repère indicateur. Ils doivent être achetés séparément.



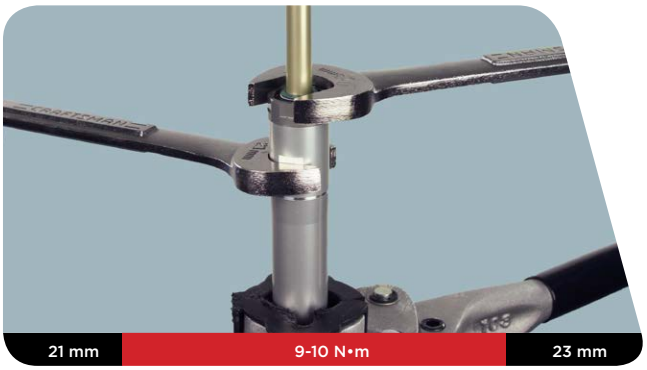


Nouveau tube – 26 po uniquement

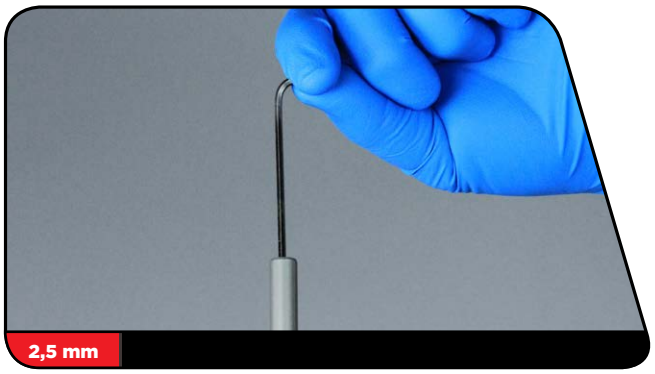
7 Placez une clé dynamométrique équipée d'une douille articulée de 21 mm sur les bords plats de la tête d'étanchéité de l'amortisseur. Placez une clé plate de 21 mm sur les bords plats du tube de la cartouche.

Tout en maintenant le tube de la cartouche en place, faites tourner la tête d'étanchéité dans le sens des aiguilles d'une montre et serrez-la à un couple compris entre 9 et 10 N•m.

Pour une meilleure précision de la mesure du couple, installez la douille articulée sur la clé dynamométrique en formant un angle de 90° avec le manche.



8 Insérez une clé hexagonale de 2,5 mm à l'intérieur de la came de l'amortisseur du rebond jusqu'à ce qu'elle touche la vis de réglage du rebond. Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque. Le régleur du rebond est désormais en position ouverte.



9 Retirez l'unité du tube de la cartouche du trépied d'atelier, retournez-la et serrez-la dans un trépied d'atelier de manière à ce que la came de l'amortisseur du rebond soit tournée vers le bas.

Tirez la came de l'amortisseur du rebond vers le bas.

10 Versez du liquide de suspension RockShox 3wt à l'intérieur du tube de la cartouche jusqu'à ce que celui-ci soit à moitié plein environ.

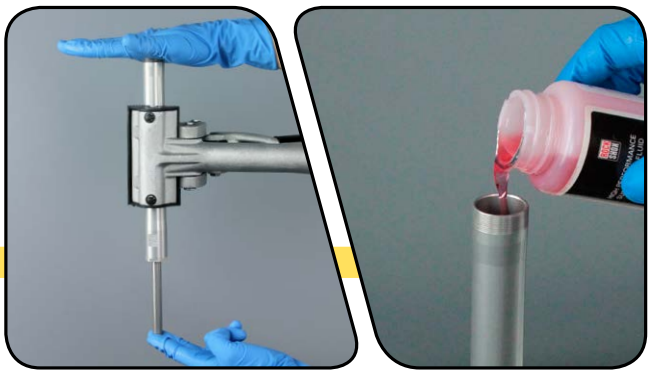
11 Avec la paume de la main ou un chiffon, recouvrez le tube de la cartouche et actionnez la came de l'amortisseur du rebond à plusieurs reprises afin de préparer la purge de l'air contenu dans l'amortisseur.

Continuez à verser du liquide de suspension RockShox 3wt dans le tube de la cartouche jusqu'à ce que le liquide affleure avec le haut du tube.

Faites disparaître toutes les bulles à la surface du liquide avec le doigt.

⚠ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Tirez lentement la came de l'amortisseur du rebond vers le bas. Le non-respect de ces instructions ferait jaillir du liquide hors du tube de la cartouche. Portez toujours des lunettes de sécurité.



12 Enroulez un chiffon autour du tube de la cartouche. Insérez l'unité du piston de compression dans le tube de la cartouche.

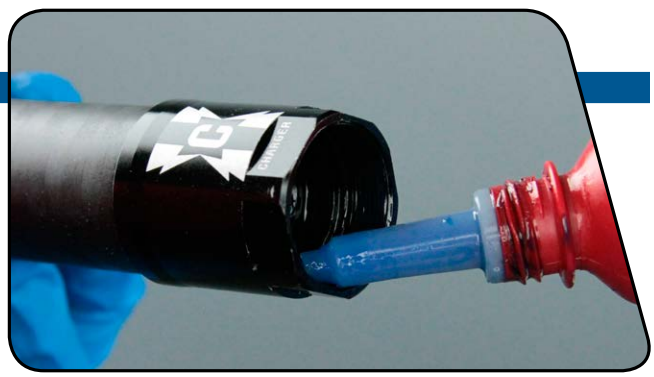
Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le filetage du tube de la cartouche puis nettoyez-le avec un chiffon.

13 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le filetage à l'intérieur du coupleur puis nettoyez-le avec un chiffon.

14 Appliquez une noisette de frein-filet Loctite® Blue 242® sur le filetage du coupleur.

AVIS

Veillez à ce que le frein-filet n'entre pas en contact avec les joints toriques ou la vessie.



15 Avec les doigts, vissez le coupleur sur le tube de la cartouche.

Serrez une clé dynamométrique équipée d'une douille articulée de 25 mm sur les bords plats du coupleur. Serrez une clé plate de 21 mm sur les bords plats du tube de la cartouche.

Tout en maintenant le tube de la cartouche bien en place, serrez le coupleur à un couple compris entre 9 et 10 N•m.

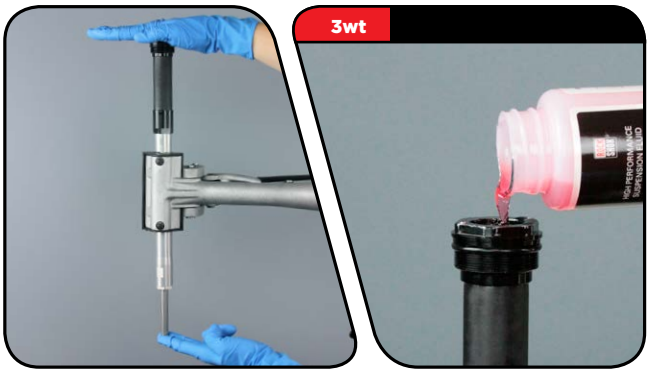
Pour une meilleure précision de la mesure du couple, installez la douille articulée sur la clé dynamométrique en formant un angle de 90 ° avec le manche.

16 Versez du liquide de suspension RockShox 3wt à l'intérieur du capuchon supérieur jusqu'à ce que celui-ci soit à moitié plein environ.

17 Avec la paume de la main ou un chiffon, recouvrez le capuchon supérieur et actionnez la came de l'amortisseur du rebond à plusieurs reprises afin de préparer la purge des bulles d'air contenues dans l'amortisseur.

Ajoutez du liquide de suspension RockShox 3wt à l'intérieur du capuchon supérieur jusqu'à ce que le liquide affleure avec le haut du capuchon supérieur.

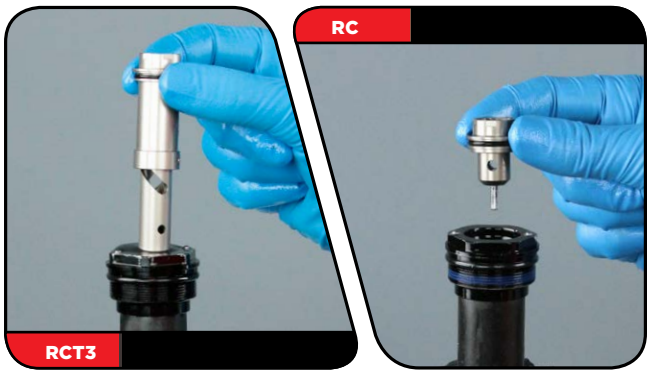
Faites disparaître toutes les bulles à la surface du liquide avec le doigt.



18 **RC uniquement :** à l'aide d'une clé hexagonale de 2,5 mm, vissez l'aiguille de compression basse vitesse dans l'unité du piston de compression jusqu'à ce qu'elle se bloque puis dévissez-la d'un quart de tour.

19 **RCT3 uniquement :** insérez l'unité de la came de compression à l'intérieur de l'unité de la vessie et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre afin de la mettre en place.

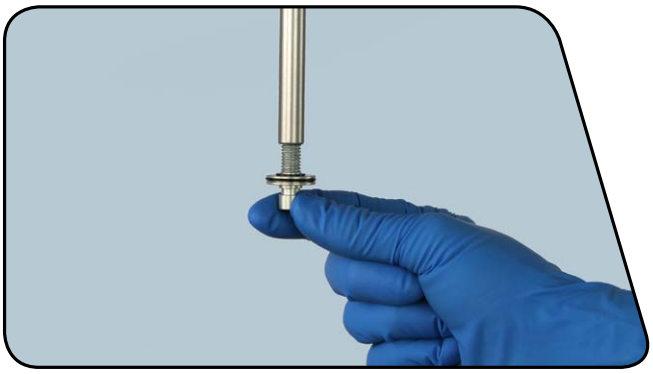
RC uniquement : insérez le régleur de compression dans l'unité de la vessie et tournez-le dans le sens des aiguilles d'une montre afin de le mettre en place.



20 **RCT3 uniquement :** à l'aide d'une pince pour anneaux élastiques, installez l'anneau de blocage externe afin de maintenir en place l'unité de la came de compression. À l'aide d'un chiffon, essuyez les éventuelles coulures de liquide.

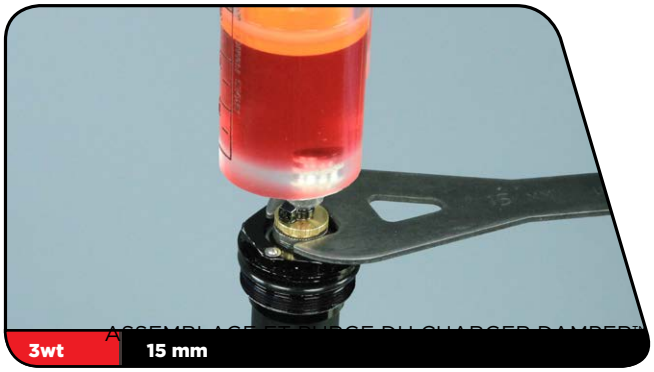
RC uniquement : à l'aide d'une pince pour anneaux élastiques, installez l'anneau de blocage externe afin de maintenir en place le régleur de compression. À l'aide d'un chiffon, essuyez les éventuelles coulures de liquide.

21 Avec les doigts, installez le boulon inférieur dans la came de l'amortisseur du rebond puis tirez sur le boulon inférieur vers le bas pour mettre la came en extension.



22 Remplissez la seringue de purge à moitié avec du liquide de suspension 3wt puis vissez la seringue dans l'unité du capuchon supérieur de compression.

À l'aide d'une clé extra-plate de 15 mm, tournez l'unité de la came de compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à arriver à la position ouverte.



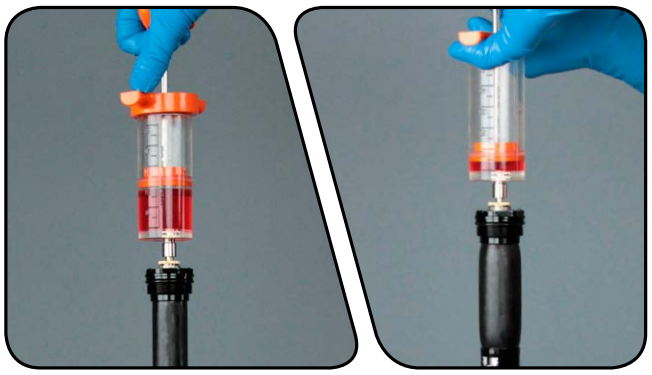
23 Créez une dépression dans l'unité de l'amortisseur en tirant sur le piston de la seringue tout en repoussant la came de l'amortisseur du rebond vers le haut. Ceci fera sortir les bulles d'air contenues dans l'unité de l'amortisseur.

Mettez l'unité de l'amortisseur en pression en appuyant sur le piston de la seringue vers le bas tout en tirant la came de l'amortisseur du rebond vers le bas.

Tout en maintenant le piston de la seringue vers le bas, actionnez la came de l'amortisseur du rebond à plusieurs reprises afin de purger les bulles d'air.

La vessie va se dilater et se contracter. Ceci est normal.

Continuez à créer une dépression puis à mettre l'unité de l'amortisseur en pression jusqu'à ce que seules de très fines bulles ressortent de l'unité de l'amortisseur.



24 Assurez-vous que la came de l'amortisseur du rebond est complètement détendue.

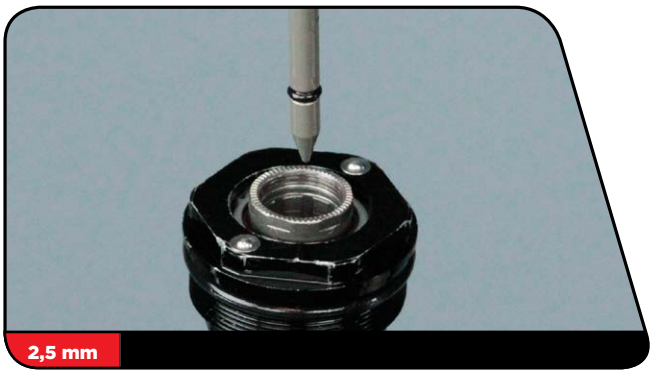
Repoussez le piston de la seringue puis relâchez-le. Laissez la vessie reprendre sa position normale en attendant quelques instants jusqu'à ce que la seringue cesse de se remplir.

À l'aide d'un chiffon, recouvrez l'embout de purge et l'orifice de purge du Charger puis dévissez et retirez la seringue.

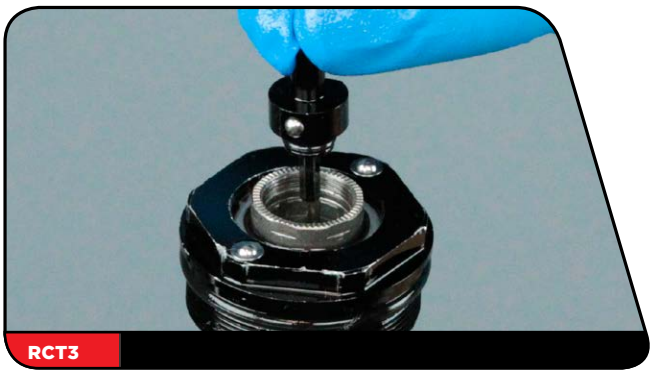
⚠ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Du liquide peut refluer de l'unité de la vessie si la vessie n'est pas dans sa position normale. Portez toujours des lunettes de sécurité.

25 **RCT3 uniquement :** à l'aide d'une clé hexagonale de 2,5 mm, vissez l'aiguille de compression basse vitesse dans l'unité de la vessie jusqu'à ce qu'elle se bloque puis dévissez-la d'un quart de tour.



26 **RCT3 uniquement :** insérez le régleur de compression basse vitesse dans l'unité de la came de compression. Appuyez vers le bas puis tournez le régleur de compression basse vitesse dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il s'enclenche à sa place.



RC uniquement : à l'aide d'une pince à bec fin, insérez le bouchon de purge dans la molette de réglage de compression jusqu'à ce qu'il s'enclenche parfaitement dans son emplacement.

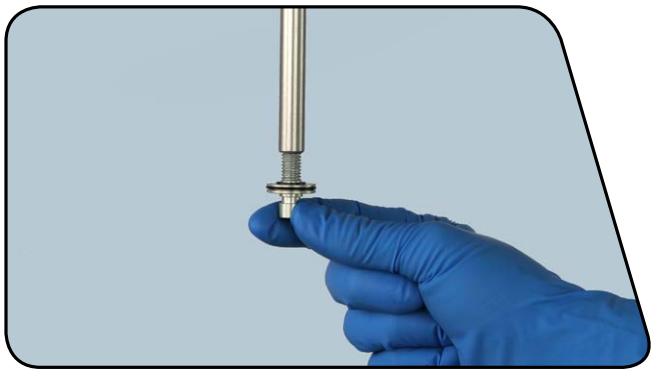
27 À l'aide d'une pince pour anneaux élastiques, mettez en place l'anneau de blocage interne dans la cannelure prévue à cet effet.

Veillez bien à ce que l'anneau de blocage soit correctement installé dans la cannelure prévue à cet effet et, à l'aide de la pince pour anneaux élastiques, faites tourner l'anneau de blocage et la tête d'étanchéité de gauche à droite à plusieurs reprises.

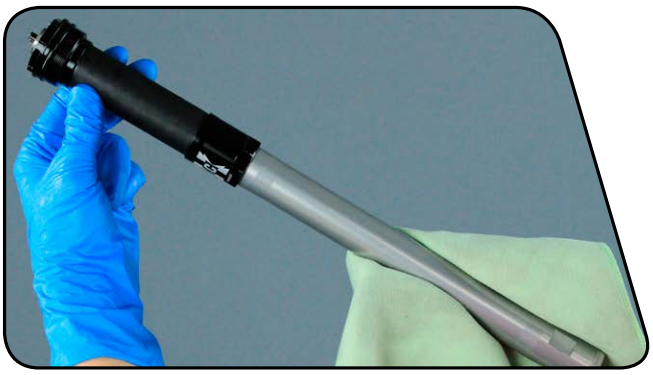
RCT3 uniquement : il faut que le régleur de compression basse vitesse soit parfaitement en place afin que l'anneau de blocage puisse se glisser dans sa cannelure.

RC uniquement : il faut que le bouchon de purge soit parfaitement en place afin que l'anneau de blocage puisse se glisser dans sa cannelure.

28 Retirez le boulon du rebond situé sur la came de l'amortisseur du rebond.



29 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'unité du Charger Damper™ puis nettoyez-la avec un chiffon.



30 Insérez puis vissez le Charger Damper dans le haut du tube supérieur situé du côté de la chaîne.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 30 mm, serrez le capuchon supérieur de compression à un couple de 28 N•m.

31 **RCT3 uniquement :** à l'aide d'une clé à douille de 15 mm, tournez l'unité de la came de compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque.

RC uniquement : à l'aide d'une clé à douille de 15 mm, tournez le régleur de compression basse vitesse dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il se bloque.

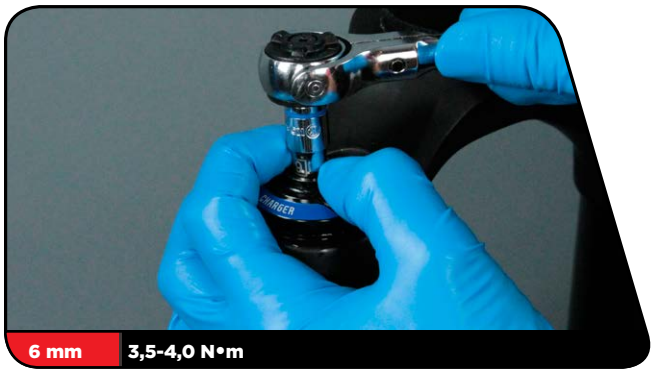
32 **RCT3 uniquement :** mettez en place la molette de réglage du mode de compression sur le capuchon supérieur de compression en veillant à ce que la longue languette soit tournée vers l'avant du té. Tournez le régleur du mode de compression dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il s'enclenche dans le premier cran.

RC uniquement : mettez en place la molette de réglage du mode de compression sur le capuchon supérieur de compression en veillant à ce que la longue languette soit tournée vers l'arrière du té. Tournez le régleur du mode de compression dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il s'enclenche dans le premier cran.

33 **RCT3 uniquement :** vissez l'écrou de blocage de la molette dans l'unité de la came de compression.

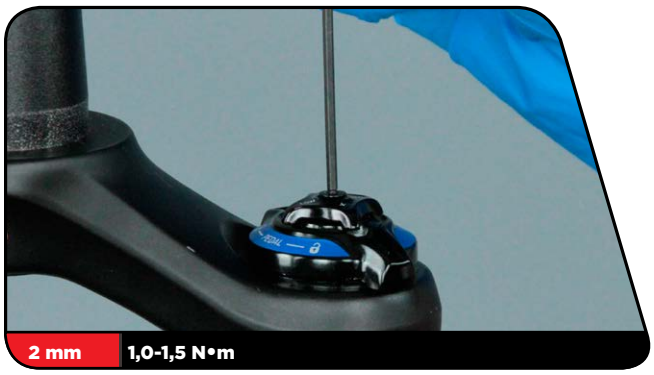
Tout en bloquant la molette de réglage du mode de compression, serrez l'écrou de blocage de la molette. Tournez la molette dans le sens des aiguilles d'une montre de deux crans jusqu'à ce qu'elle se bloque puis, à l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille de 6 mm, serrez l'écrou de blocage de la molette à un couple compris entre 3,5 et 4,0 N•m.

Assurez-vous que l'écrou n'est pas vissé de travers dans le filetage car il pourrait faire bouger la molette de réglage qui se trouve en dessous.



34 **RC uniquement :** mettez en place l'écrou de blocage de la molette. Tout en bloquant le régleur du mode de compression, serrez l'écrou à un couple compris entre 4,0 et 5,5 N•m à l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 4 mm.

35 **RCT3 uniquement :** mettez en place la molette de réglage basse vitesse et la vis de blocage de la molette. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 2 mm, serrez l'écrou à un couple compris entre 1,0 et 1,5 N•m



Assemblage du fourreau inférieur

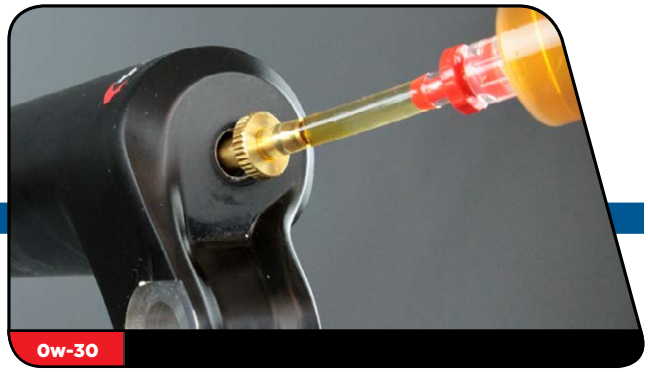
1 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur les tubes supérieurs puis nettoyez-les avec un chiffon.

2 Appliquez une bonne dose de graisse SRAM® Butter sur les surfaces internes des joints anti-poussière.

3 Faites coulisser l'unité du fourreau inférieur par-dessus l'unité du tube supérieur de manière à ce que seules les bagues supérieures s'engagent dans les tubes supérieurs.

Veillez bien à ce que les deux joints anti-poussière coulissent par-dessus les tubes sans que leur bord extérieur ne se plie.

4 Mettez la fourche en position presque horizontale de sorte que les trous des boulons inférieurs soient tournés vers le haut. Positionnez la seringue prévue pour s'insérer dans chacun des trous des boulons inférieurs du fourreau légèrement de biais, de manière à ce qu'elle n'obstrue pas la came. Injectez 5 ml de liquide de suspension RockShox 0w-30 dans le fourreau du côté de la chaîne et 15 ml du même liquide dans le fourreau du côté opposé à la chaîne.



AVIS

Ne dépassez pas le volume recommandé de liquide par fourreau au risque d'endommager la fourche.

Volume de liquide des fourreaux inférieurs	
Côté opposé à la chaîne	10 ml
Côté de la chaîne	10 ml

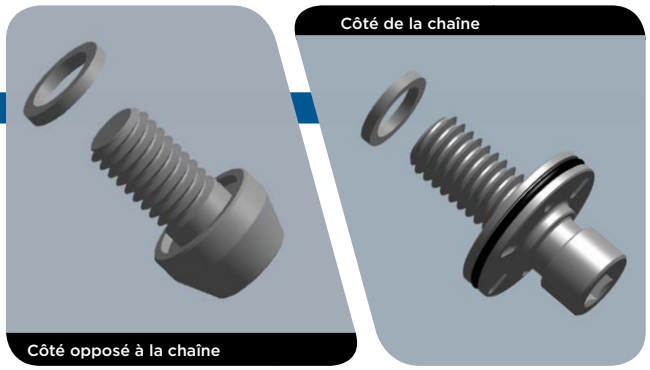
5 Faites coulisser l'unité du fourreau inférieur le long des tubes supérieurs jusqu'à ce qu'elle se bloque et que les cames du ressort et de l'amortisseur soient visibles par les trous des boulons du fourreau inférieur.

À l'aide d'un chiffon, essuyez les éventuelles coulures de liquide sur les surfaces externes des fourreaux.

6 Mettez en place un support de rondelle d'écrasement neuf ainsi qu'une rondelle d'écrasement neuve sur les boulons inférieurs du côté opposé à la chaîne et du côté de la chaîne.

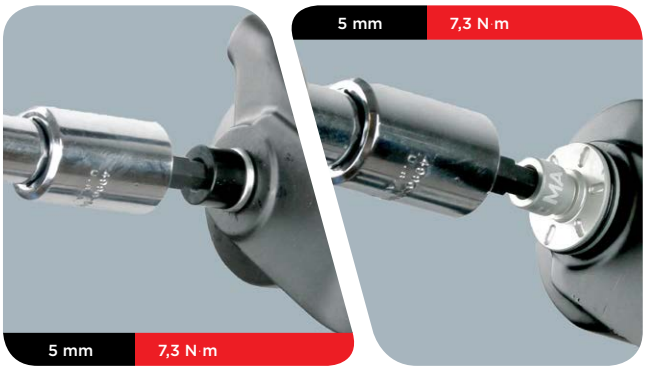
AVIS

Des rondelles d'écrasement sales ou endommagées peuvent entraîner des fuites.



7 Vissez le boulon inférieur de couleur noire dans le fourreau inférieur du côté opposé à la chaîne. Vissez le boulon inférieur de couleur argentée dans la came du fourreau inférieur du côté de la chaîne.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 5 mm, serrez les boulons à un couple de 7,3 N•m.

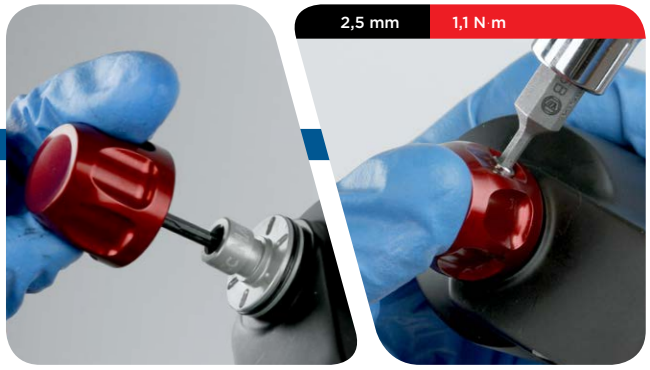


8 Mettez en place la molette de réglage du rebond sur le boulon inférieur de l'amortisseur du rebond.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 2,5 mm, serrez la vis de serrage à un couple de 1,1 N•m

AVIS

Veillez à maintenir la molette de réglage du rebond en place au cours de cette opération afin d'éviter d'endommager le boulon inférieur.



9 Reportez-vous au tableau des pressions imprimé sur le fourreau inférieur de votre fourche afin de choisir la pression du ressort pneumatique adaptée au poids du cycliste.

Il se peut que l'aiguille indiquant la pression pneumatique chute brutalement lors du remplissage du ressort pneumatique : ceci est normal. Continuez à remplir le ressort pneumatique jusqu'à atteindre la valeur conseillée.

10 Vissez le capuchon de la valve pneumatique sur le capuchon supérieur du fourreau inférieur du côté opposé à la chaîne jusqu'à ce qu'il se bloque.

11 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'ensemble de la fourche puis nettoyez-la avec un chiffon.

L'entretien de votre fourche RockShox Pike est maintenant terminé.

Cette publication contient des marques de commerce et des marques déposées des sociétés suivantes :
Loctite® et 242® sont des marques déposées de Henkel Corporation

SRAM®

"We will revolutionize the relationship that our users have with SRAM products, cultivating a bond between the rider and bicycle. Our technical communication will be delivered in innovative and exciting ways, with deliberation and accuracy that inspires loyalty and trust across the globe."

-SRAM TechCom Vision Statement

WORLD HEADQUARTERS
SRAM LLC
1000 Fulton Market, 4th Flr
Chicago, Illinois 60607
USA

ASIAN HEADQUARTERS
SRAM Taiwan
No. 1598-8 Chung Shan Road
Shen Kang Hsiang, Taichung City
Taiwan R.O.C.

EUROPEAN HEADQUARTERS
SRAM Europe
Paasbosweg 14-16
3862ZS Nijkerk
The Netherlands